



Gemeente Amsterdam
Noordwaarts



SMB/Milieueffectrapport Centrum Amsterdam Noord

Samenvatting



A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Entrada 301
Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
+31 (0)20 569 77 00 Telefoon
+31 (0)20 - 569 77 66 Fax
info@amsterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel SMB/MER Centrum Amsterdam Noord
Samenvatting
Verkorte documenttitel SMB/MER CAN
Status concept eindrapport
Datum 18 mei 2005
Projectnaam SMB/MER Centrum Amsterdam Noord
Projectnummer 9M3830.D0
Opdrachtgever Bureau Noordwaarts, gemeente Amsterdam
Drs.G.Ruijsink, drs. J.H.Martijn
Auteur(s) drs. C. Nauta
Referentie 9M3830.D0/V010

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	AANLEIDING EN DOEL	1
2	PROJECTBESLUIT CAN	1
3	LOCATIE	2
4	HET VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN	3
	4.1 Voornemen	3
	4.2 Alternatief Rood	5
	4.3 Alternatief Groen/Blauw	6
	4.4 Variant piekbelasting	6
5	MILIEUTOESTAND ZONDER REALISATIE VAN HET VOORNEMEN	6
	5.1 Ruimte	7
	5.2 Verkeer	7
	5.3 Groen, ecologie, water en bodem	9
	5.3.1 Groen	9
	5.3.2 Ecologie	10
	5.3.3 Water	11
	5.3.4 Bodem	12
	5.4 Hinder en veiligheid	12
6	POSTIEF BEOORDEELDE EFFECTEN	14
	6.1 Overzicht ruimtelijke effecten	14
	6.1.1 Voornemen	14
	6.1.2 Alternatief Rood	14
	6.1.3 Alternatief Groen/Blauw	14
	6.2 Overzicht verkeerseffecten	15
	6.2.1 Voornemen	15
	6.2.2 Alternatief Rood	16
	6.2.3 Alternatief Groen/Blauw	16
	6.3 Overzicht effecten groen, ecologie, water en bodem	17
	6.3.1 Voornemen	17
	6.3.2 Alternatief Rood	18
	6.3.3 Alternatief Groen/Blauw	19
	6.4 Overzicht effecten hinder en veiligheid	21
7	NEGATIEF BEOORDEELDE EFFECTEN	22
	7.1 Overzicht verkeerseffecten	22
	7.2 Overzicht effecten groen, ecologie, water en bodem	22
	7.2.1 Voornemen	22
	7.2.2 Alternatief Rood	23
	7.2.3 Alternatief Groen/Blauw	23
	7.3 Overzicht effecten hinder en veiligheid	24
	7.3.1 Voornemen	24
	7.3.2 Alternatief Rood	26
	7.3.3 Alternatief Groen/Blauw	26

8	NEUTRAAL BEOORDEELDE EFFECTEN	27
8.1	Overzicht ruimtelijke effecten	27
8.2	Overzicht verkeerseffecten	28
8.2.1	Voornemen	28
8.2.2	Alternatief Rood	28
8.2.3	Alternatief Groen/Blauw	28
8.3	Overzicht effecten groen, ecologie, water en bodem	29
8.3.1	Voornemen	29
8.3.2	Alternatief Rood	29
8.4	Overzicht effecten hinder en veiligheid	30
9	MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)	31
10	MITIGERENDE MAATREGELEN	34
10.1	Ruimte	34
10.2	Verkeer	34
10.3	Groen, ecologie, water en bodem	35
10.4	Hinder en veiligheid	36
11	TIJDELIJKE EFFECTEN EN FASERING	37
12	LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE	37
BIJLAGE 1	RICHTLIJNEN	41
BIJLAGE 2	LIGGING PLANGEBIED	46
BIJLAGE 3	KAART VOORNEMEN	46
BIJLAGE 3	KAART VOORNEMEN	47
BIJLAGE 4	OVERZICHTSKAART DEELGEBIEDEN	48
BIJLAGE 5	BELANGRIJKSTE ONTSLUITENDE WEGEN	48
BIJLAGE 5	BELANGRIJKSTE ONTSLUITENDE WEGEN	49
BIJLAGE 6	ALTERNATIEF ROOD	49
BIJLAGE 6	ALTERNATIEF ROOD	50
BIJLAGE 7	ALTERNATIEF GROEN/BLAUW	51
BIJLAGE 8	I/C-VERHOUDING PER ETMAAL – NULALTERNATIEF	52
BIJLAGE 9	I/C-VERHOUDING PER ETMAAL – VOORNEMEN	53
BIJLAGE 10	OVERZICHT EFFECTEN	54
BIJLAGE 11	STRAATNAMENKAART	55

1 AANLEIDING EN DOEL

Het stadsdeel Amsterdam-Noord en de Centrale Stad zijn voornemens het stadshart van Amsterdam-Noord te herstructureren. In het 'nieuwe' stadshart zal ruimte zijn voor detailhandel, een breed scala aan voorzieningen (sport, onderwijs, cultuur en ontspanning), woningen en kantoren.

Het voornemen van de gemeente voorziet in de bouw van zowel m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak) als m.e.r.-plichtige activiteiten (ontwikkeling van een topsportcentrum¹ en de realisatie van een megabioscoop). De verplichtingen en bepalingen daarover zijn neergelegd in de Wet milieubeheer.

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Amsterdam-Noord heeft begin 2003 besloten om alle beoogde ontwikkelingen die binnen het herstructureringsprogramma van het Centrum Amsterdam Noord vallen in een m.e.r. te betrekken en dus niet alleen de m.e.r.-plichtige activiteiten. Onderdeel van de m.e.r. is het opstellen van een MER: een rapport waarin de gevolgen voor het milieu van het voornemen zijn beschreven. Het MER is bedoeld als hulpmiddel bij de besluitvorming over de plannen voor het Centrum Amsterdam Noord. De uitkomst van de besluitvorming wordt vastgelegd in nieuwe bestemmingsplannen, waarin de voorgenomen ontwikkelingen (juridisch) mogelijk worden gemaakt. Het MER speelt daarbij een centrale rol. De milieu-informatie die het MER geeft over het gehele plangebied zal worden gebruikt bij de verschillende WRO-procedures (waaronder bestemmingsplannen en artikel 19-procedures).

De inhoud van het MER is bepaald door de eisen die de wet stelt en door de Richtlijnen (zie Bijlage Samenvatting 1) die door het bevoegd gezag voor het betreffende MER zijn opgesteld. De Richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten, zoals de milieuaspecten en de alternatieven en varianten op het Voornemen. Daarbij is rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen die naar aanleiding van de Startnotitie zijn ingediend.

Sinds 21 juli 2004 is de EU-richtlijn Strategische Milieubeoordeling (SMB) van kracht. De richtlijn heeft betrekking op in principe alle sectorale en planologische plannen en programma's die het kader vormen voor activiteiten die op grond van Richtlijn 85/337 m.e.r.-plichtig zijn of waarvoor een beoordeling vereist is op grond van de Habitatrichtlijn. Het CAN-project is m.e.r.-plichtig en inmiddels ook SMB-plichtig. Er zijn geringe verschillen tussen m.e.r. en SMB. Om in dit MER ook aan de eisen van de SMB-richtlijn tegemoet te komen is expliciet aandacht besteed aan de Habitatrichtlijn en aan de cumulatieve effecten.

2 PROJECTBESLUIT CAN

Op 19 mei 2004 heeft de Stadsdeelraad Amsterdam-Noord het Projectbesluit CAN genomen. Op 22 september 2004 heeft de gemeenteraad van Amsterdam dit besluit, enigszins aangepast en bekrachtigd. Het Projectbesluit bestaat uit de vastgestelde

¹ In februari 2005 is duidelijk geworden dat het topsportcentrum Amsterdam Dome niet zal worden gerealiseerd. Toch is de voorziening als onderdeel van de planontwikkeling meegenomen in het MER. Het topsportcentrum fungeert in het MER als worst-case scenario voor een mogelijk toekomstige vrijetijdsvoorziening met een publieksaantrekkende werking. Zie voor een verdere uitleg hoofdstuk 2 van deze samenvatting.

voordracht, de planning en het Stedenbouwkundig Plan. Inspraak, adviesrondes, moties en amendementen hebben geleid tot een aantal aanpassingen van het Stedenbouwkundig Plan (december 2003). Op de belangrijkste aanpassingen zal kort worden ingegaan.

- het vervallen van de bebouwing langs de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg, ten noorden van de Nieuwe Purmerweg.
- het vervallen van het woonwarenhuis, met behoud van een reservering van 10.000 m² multifunctionele ruimte.
- uitwerking van het winkelcentrum. Nadere uitwerking zal plaatsvinden in samenwerking met de huidige winkeliers en eigenaren en de beoogde ontwikkelaars van het deelgebied. Er zal ruimte komen voor een centraal gelegen plein en de fietsroute aan de noordzijde van het winkelcentrum komt terug in het plan. Het winkelcentrum zal gefaseerd worden ontwikkeld, in de uitwerking zal worden besloten over één of twee winkelstraten.
- verkeer wordt als belangrijk aspect benadrukt. De uitkomsten van verkeerskundig onderzoek kunnen van invloed zijn op de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan per deelgebied. De fietstunnel onder de IJdoornlaan ter hoogte van de Scheurleerweg zal worden gehandhaafd. Uitstel van de besluitvorming over het al dan niet handhaven van de fietstunnel Hisgenpad. Handhaving van het fietspad langs de noordzijde van het winkelcentrum (zie ook hierboven). Er zal verkeerskundig onderzoek worden gedaan naar de effecten van de sloop van het Waddenwegviaduct.

Een aantal punten wordt uitgewerkt per deelgebied, er zal kort op de twee belangrijkste worden ingegaan.

- één van de meest ingrijpende is het besluit om zowel ATOS (atletiekvereniging) als DWV (voetbalvereniging) in, dan wel in de directe omgeving van het plangebied te behouden. Daarmee is de verplaatsing van ATOS naar de Noorderstrook van de baan.
- tenslotte een verdichting en diversificatie van de woningbouw aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg met behoud van het overwegende laagbouwkarakter in deze wijken.

In februari 2005 is duidelijk geworden dat het topsportcentrum Amsterdam Dome niet zal worden gerealiseerd. Momenteel is nog niet bekend hoe de beoogde locatie van het topsportcentrum wordt ingevuld. Wel is besloten dat de mogelijkheid moet worden opengehouden voor een grootschalige vrijetijdsfunctie met een publieksaantrekkende werking. Het in het SMB/MER onderzochte topsportcentrum kan daarom worden beschouwd als een worst-case situatie voor een toekomstige vrijetijdsvoorziening. Het SMB/MER blijft daarmee inzicht geven in een mogelijke situatie met een dergelijke grootschalige publiekstrekende voorziening en zijn milieueffecten.

Bovengenoemde veranderingen zijn niet meer verwerkt in de omschrijving van het Voornemen in dit MER. Echter, voor zover nu bekend passen deze wijzigingen in de bandbreedte van het m.e.r.-onderzoek. Voor een deel zijn ze als onderdeel van de alternatieven meegenomen.

3 LOCATIE

Het plangebied voor het MER wordt grofweg begrensd door het Noordhollandsch Kanaal, de A10, de Nieuwe Leeuwarderweg, de IJdoornlaan, het Buikslootermeerplein, de Nieuwe Leeuwarderweg en de Nieuwe Purmerweg (zie Bijlage Samenvatting 2).

Het plangebied zal niet als geheel een herstructurering ondergaan. Zo zijn er bijvoorbeeld geen ontwikkelingen voorzien binnen de woonwijk Jeugdland en de Noorderbegraafplaats.

Het studiegebied is het gebied waar mogelijk milieueffecten van het Voornemen merkbaar zijn. De omvang van dit gebied kan per milieuaspect verschillen. Achter in deze samenvatting is een kaart met straatnamen opgenomen (Bijlage Samenvatting 11).

4 HET VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN

4.1 Voornemen

Het Voornemen is vooral bedoeld om Amsterdam-Noord een kloppend hart te geven. De opgave is meer dan alleen een nieuw programma en het versterken van de verbindingen met de omliggende wijken. Door toevoegen van programma en nieuwe functies ondergaat het gebied een metamorfose.

Het Voornemen (zie Bijlage Samenvatting 3) omvat een combinatie van wonen, werken en voorzieningen. Algemeen uitgangspunt is de verbetering van de levendigheid en de leefbaarheid van het gebied. Het Voornemen is gebaseerd op het Stedenbouwkundig Plan (december 2003).

In tabel 1 is het programma op hoofdlijnen weergegeven. De aantallen die genoemd zijn, zijn indicatief. Bij de bepaling van oppervlakten is veelal met kengetallen gewerkt.

Tabel 1 Programma Voornemen op hoofdlijnen

Functie	Omvang^{2,3}
Wonen	3.400 woningen
commerciële voorzieningen (horeca, detailhandel, diensten)	30.000 m ² bvo
grootschalige winkels	45.000 m ² bvo
uitgaansvoorzieningen (bioscoop, cultuur en leisure)	20.000 m ² bvo
maatschappelijke voorzieningen (kerk, ROC, CWI, School)	25.000 m ² bvo
Amsterdam Dome ⁴	50.000 m ² bvo
Kantoren	180.000 m ² bvo
Bedrijfsruimte	50.000 m ² bvo
multifunctionele ruimte	100.000 m ² bvo
Totaal (excl wonen)	400.000 m ² bvo

Bovengenoemde functies krijgen een plaats in een goed doordachte en vormgegeven stedenbouwkundige structuur. Aspecten als bereikbaarheid, functiemenging, levendigheid en de kwaliteit van de inrichting hebben veel aandacht gekregen in de uitwerking. Dit alles is ingebed in de groen-blauwe structuur van Amsterdam-Noord die waar mogelijk versterkt wordt.

² bvo = brutovloeroppervlak

³ Een deel van dit programma maakt onderdeel uit van de referentiesituatie. Dit moet hier dus eigenlijk nog vanaf gehaald worden. Het gaat daarbij om: 5.000 m² bvo commerciële voorzieningen, 5.000 m² bvo uitgaansvoorzieningen, 15.000 m² bvo maatschappelijke voorzieningen en 80.000 m² bvo kantoren.

⁴ Ondanks dat het topsportcentrum Amsterdam Dome niet zal worden gerealiseerd, is de voorziening toch als onderdeel van de planontwikkeling meegenomen in het SMB/MER. Het topsportcentrum fungeert in het SMB/MER als worst-case scenario voor een mogelijk toekomstige vrijetijdsvoorziening met een publieksaantrekkende werking

Ruimte

In het plangebied zijn 16 deelgebieden onderscheiden (genummerd II t/m XVII; zie Bijlage Samenvatting 4). De uitwerking in deelgebieden onderstreept de afwisseling die het gebied zo kenmerkt. De deelgebieden kunnen onderverdeeld worden in de volgende groepen:

- *Centrumgebied (VI, VII, VIII, IX, XII)*: In het centrumgebied zal in het algemeen een menging van winkels, cultuur (kunsthal), voorzieningen (bibliotheek, ROC, kinderopvang, zorg- en welzijnsinstellingen), horeca en (studenten)woningen plaatsvinden. Ook zullen er broedplaatsen voor startende ondernemers gerealiseerd worden. Centraal in het centrumgebied staat de te ontwikkelen Centrumstrip.
- *Woongebieden (II, X)*: Ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg zijn twee groene, stedelijke woongebieden voorzien. In totaal gaat het om ongeveer 1.000 woningen, waarvan een behoorlijk deel grondgebonden is. Om aan te sluiten bij het karakter van Amsterdam-Noord en Waterland is de structuur als een slagenlandschap neergelegd.
- *Langs de Nieuwe Leeuwarderweg (III, IV, V, XI, XIII, XVII)*: Langs de Nieuwe Leeuwarderweg komen naast kantoren, bedrijfsruimten en woningen ook enkele belangrijke stedelijke functies. Zo is ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg de Amsterdam Dome⁵ voorzien en wordt ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg gedacht aan een grootschalige detailhandelsvestiging.
- *OV-knoop (VII, XII)*: Op de kruising van de Nieuwe Leeuwarderweg en het centrumgebied bevindt zich de openbaarvervoerknoop (OV-knoop). Deze omvat een halte van de te realiseren Noord/Zuidlijn, een busstation en een parkeergarage. De OV-knoop maakt onderdeel uit van de centrumstrip (zie hiervoor).
- *Parkzone (XV, XVI)*: De strook direct langs het kanaal is gebruikt om de gewenste ecologische samenhang in de Groene Scheg te verwezenlijken. In de strook zijn ook de bestaande elementen van het plangebied, zoals de begraafplaats, Jeugdland en de voetbalvelden van DWV, ingepast. Het park kan functioneren als een uitlooptgebied van de woonbuurten en het centrumgebied.

Verkeer

De belangrijkste ontsluitende wegen zijn de Nieuwe Leeuwarderweg, de aansluitingen bij de afslag Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan, de IJdoornlaan en de Nieuwe Purmerweg, inclusief de nieuw te realiseren aansluitingen op de Nieuwe Leeuwarderweg richting het noorden (zie Bijlage Samenvatting 5). De belangrijkste nieuwe schakels in de lokale ontsluitingsstructuur zijn:

- de verlengde Van Heekweg: de Van Heekweg wordt in westelijke richting onder de Nieuwe Leeuwarderweg doorgetrokken;
- een maaiveldverbinding langs de Singel tussen de Nieuwe Purmerweg en de verlengde Van Heekweg (gelijkvloerse kruising met de IJdoornlaan).

De intensiteit van het te realiseren programma levert daarnaast een hoge parkeerdruk op. De belangrijkste uitgangspunten zijn dat zoveel mogelijk wordt voldaan aan de totale parkeerbehoefte en dat elk deelgebied voorziet in de eigen parkeerbehoefte. Daarbij is dubbelgebruik bij gebouwde voorzieningen een uitgangspunt. Verder is de balans gezocht tussen betaalbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

⁵ Het topsportcentrum fungeert in het SMB/MER als worst-case scenario voor een mogelijk toekomstige vrijetijdsvoorziening met een publieksaantrekkende werking.

Het fietsverkeer wordt gestimuleerd door het fietsnet ingrijpend te verbeteren, fietsers langs bebouwing te leiden en stallingsvoorzieningen aan te bieden. Belangrijke uitgangspunten zijn dat het fietsnetwerk verkeersveilig, sociaal veilig en comfortabel is. Dit geldt ook voor de routes voor voetgangers. Routes zijn direct en zoveel mogelijk kruisings- en obstakelvrij.

Het Noord/Zuidlijnstation Buikslotermeerplein vormt samen met het busstation infrastructuur gezien het middelpunt van Centrum Amsterdam Noord. Het openbaar vervoer gaat via andere routes rijden (interlokaal openbaar vervoer maakt vooral gebruik van de Nieuwe Leeuwarderweg, voor het lokale openbaar vervoer is de Singel de aangewezen verbinding). De huidige bushaltes op het Waddenwegviaduct worden daarnaast verplaatst naar de OV-knoop waar de bussen aansluiten op het station van de Noord/Zuidlijn.

Groen, ecologie, water en bodem

Het belangrijkste element in de groenstructuur wordt gevormd door de ecologisch waardevolle zone langs het Noordhollandsch Kanaal. Deze wordt in het Voornemen gehandhaafd en versterkt. Dit deel van het plangebied vormt een belangrijke schakel in de Groene Scheg, de belangrijkste noord-zuid gelegen hoofdgroenstructuur van Amsterdam-Noord. Ter hoogte van Elzenhagen komt een parkzone. Deze vormt een belangrijke compensatie voor het groen dat in het plangebied zal verdwijnen als gevolg van de voorziene ontwikkelingen. De Singel is een waardevol landschappelijk element tussen de kantorenlocaties en de woonbuurten.

Samen met de waterpartijen in de parkzone vormt de Singel een belangrijk onderdeel van de hoofdwaterstructuur. Het watersysteem als geheel zal op een integrale en duurzame wijze worden vormgegeven. Centraal hierbij staan een goede doorstroming en interne circulatie, een logische stroomrichting, zelfreiniging van het oppervlaktewater, lokale opvang / afvoer van hemelwater, voorkomen verontreiniging door het gebruik van duurzame materialen en goed beheer van openbare ruimte, toevoegen extra waterbergingscapaciteit, toevoegen recreatieve functie van water en zorgvuldig omgaan met ecologische functie oevers.

4.2 Alternatief Rood

In Alternatief Rood (zie Bijlage Samenvatting 6) heeft meer verdichting plaatsgevonden dan in het Voornemen. Dit leidt tot de volgende verschillen ten opzichte van het Voornemen:

- 1.600 woningen meer;
- in Woongebieden laagbouw vervangen door hoogbouw;
- woontorens (met in onderste lagen parkeren) in parkzone, deels in het water;
- villa's tussen begraafplaats en Jeugdland;
- bestaande langzaamverkeersroute tussen Jeugdland en de begraafplaats is (deels) ook toegankelijk voor bestemmingsverkeer van de eraan gelegen villa's;
- Singel heeft aan beide zijden stenige kades;
- sportvelden DWV verplaatsen naar buiten het plangebied om ruimte te creëren voor een groter openbaar park;
- uitbreiden parkzone in zuidelijke richting met meer ruimte voor waterberging, kinderboerderij, speeltuin, waterspeelplaats en een natuurlijk deel.

4.3 Alternatief Groen/Blauw

In het Alternatief Groen/Blauw (zie Bijlage Samenvatting 7) is een verdichting in delen van het plangebied gecombineerd met minder dichte bebouwing in andere delen van het plangebied. In deze laatste delen is daardoor meer ruimte aanwezig om groen aan te brengen. Tevens is er meer aandacht voor de groenzone en een algehele groene aankleding. Ook water is meer prominent aanwezig. Bovenstaande leidt tot de volgende verschillen ten opzichte van het voornemen:

- 200 woningen en 50.000 m² b.v.o. multifunctionele ruimte minder aan oostkant Nieuwe Leeuwarderweg;
- de Singel ligt meer naar het westen en bindt parkzone aan woongebied;
- ten oosten van de Singel verder verdichten (laagbouw vervangen door hoogbouw);
- ten westen van de Singel woningen in lagere dichtheid in groenere/ecologische omgeving;
- de Singel heeft over de gehele lengte en aan beide zijden natuurlijke oevers;
- bebouwingsstrook langs de westzijde van de Singel komt te vervallen. Een deel van de woningen wordt gecompenseerd door intensivering van het ruimtegebruik;
- bebouwingsstrook langs de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg, ten zuiden van de IJdoornlaan, komt te vervallen;
- sportvelden DWV verplaatsen naar buiten het plangebied;
- uitbreiding parkzone in zuidelijke richting met meer ruimte voor waterberging en natuur (waterrijk rietland);
- tussen begraafplaats en Jeugdland ligt een strook met een natuurlijke inrichting;
- doortrekken van de Wieden in zuidelijke richting.

4.4 Variant piekbelasting

De Variant piekbelasting geeft de situatie weer waarbij in het Voornemen verschillende activiteiten samenvallen. Het is te beschouwen als het meest drukke moment ('worst case'). Voor deze variant zijn alleen de verkeersresultaten van belang, omdat deze de milieutoestand direct beïnvloeden.

Het al dan niet ontwikkelen van een grootschalige vrijetijdsvoorziening zoals de Amsterdam Dome⁶ kan belangrijke gevolgen hebben voor de verkeersdruk. Het wegvallen van de Amsterdam Dome zal zich in het bijzonder manifesteren op de piekmomenten (maximale verkeersdruk). Omdat een andersoortige grootschalige vrijetijdsvoorziening tot de mogelijkheden blijft behoren is het toch van belang een worst-case scenario door te berekenen. Dit scenario, vormgegeven in de Variant piekbelasting, laat zien hoe de verkeersstromen en parkeerdruk zich als gevolg van onder meer een grootschalige vrijetijdsvoorziening ontwikkelen op piekmomenten.

5 MILIEUTOESTAND ZONDER REALISATIE VAN HET VOORNEMEN

De toestand van het milieu zonder de realisatie van het voornemen heet ook wel het Nulalternatief (= referentiesituatie). Het Nulalternatief is geen reëel alternatief. Hieronder volgt een korte omschrijving van het Nulalternatief. De milieueffecten (zie hoofdstuk 6, 7 en 8 van de Samenvatting) zijn hiermee vergeleken.

⁶ Ondanks dat het topsportcentrum Amsterdam Dome niet zal worden gerealiseerd, is de voorziening toch als onderdeel van de planontwikkeling meegenomen in het SMB/MER. Het topsportcentrum fungeert in het SMB/MER als worst-case scenario voor een mogelijk toekomstige vrijetijdsvoorziening met een publieksaantrekkende werking.

5.1 Ruimte

Het stadsdeel Amsterdam-Noord ligt het betrekkelijk los van het bestaande stedelijk gebied van de rest van Amsterdam. De stedelijke hoofdstructuur van Centrum Amsterdam Noord wordt in het Nulalternatief vooral bepaald door de zware verkeersassen die door het gebied lopen (met name de Nieuwe Leeuwarderweg met de Noord/Zuidlijn, de Waddenweg en de IJdoornlaan). Ook vormen de Groene Scheg en het Noordhollandsch Kanaal belangrijke structuurbepalende elementen. Het gebied kenmerkt zich verder door een zeer beperkte mate van functiemenging en een extensief ruimtegebruik met veel open plekken. De functiemenging zal rond de halte van de Noord/Zuidlijn iets sterker worden. Ook neemt de intensiteit van het ruimtegebruik hier toe.

Een gering aantal woningen wordt gerealiseerd nabij de toekomstige halte van de Noord/Zuidlijn en in het multifunctionele complex van het ROC. Verder is veel winkelareaal aanwezig, vooral geconcentreerd in het Winkelcentrum Boven 't Y. Ook zijn er kantoren, een bioscoop (voor ca. 1.500 personen) en overige voorzieningen. Rondom het nieuwe station van de Noord/Zuidlijn zal een concentratie van voorzieningen en kantoren ontstaan.

De recreatieve waarde van het plangebied is in het Nulalternatief beperkt. Zo heeft de Groene Scheg ter hoogte van het plangebied een zeer geringe recreatieve functie en zijn er weinig recreatieve fietsroutes die het plangebied met de omgeving verbinden. De voorzieningen op het sportpark Elzenhagen kennen wel een collectief gebruik, maar zijn slechts 'voorwaardelijk' (i.e. alleen voor leden) openbaar. Ditzelfde geldt ook voor het volkstuintencomplex. Hoewel het gebied ook wel door direct omwonenden wordt gebruikt voor het maken van een ommetje, is het primair bestemd voor de leden.

De belevingswaarde van het plangebied wordt in het Nulalternatief sterk bepaald door het autoverkeer (zowel infrastructuur als parkeervelden). De kwaliteit van de openbare ruimte in het centrumgebied staat onder druk.

De cultuurhistorische waarde van het plangebied concentreert zich vooral rondom het Noordhollandsch Kanaal. Vooral de oevers van het kanaal zijn van grote waarde. Net buiten het plangebied vormt de molen aan de oever van het Noordhollandsch Kanaal tezamen met enkele oude monumentale huizen een markant geheel. In het westelijk deel van het plangebied zijn ook nog enkele historische lijnen herkenbaar. Zo komt de grens van de Noorderbegraafplaats overeen met kavelgrenzen uit het landbouwverleden van de polder. In het volkstuintencomplex schemeren de voormalige Kruisweg en enkele kavelgrenzen uit de landbouwpolder door.

Het archeologisch bodemarchief (bewoning en activiteiten in de prehistorie en Romeinse tijd en uit de tijd van de drooglegging van het meer, begin 17^e eeuw) is mogelijk nog intact in de zuidwesthoek van het plangebied, daar waar nog geen diepstekende bebouwing heeft plaatsgevonden. In het overige gedeelte van het plangebied is de archeologische verwachting laag. De hier eventueel aanwezige archeologische sporen zijn met de eerder uitgevoerde bouwactiviteiten waarschijnlijk al verstoord. Verder worden er in het plangebied geen archeologische waarden verwacht.

5.2 Verkeer

In de huidige verkeersafwikkeling treden de volgende knelpunten op:

- filevorming op de afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg naar de IJdoornlaan tijdens de spitsperioden en op momenten (zaterdagmiddag) met veel verkeer richting het winkelcentrum;

- hoge verkeersdruk op de Waddenweg en het Buikslotermeerplein ten noorden van het winkelcentrum (met name de rotonde Werengouw/ Waddenweg) ;
- beperkte capaciteit van opstelvakken op de afrit Nieuwe Leeuwarderweg – IJdoornlaan vanaf de A10-noord en de oprit naar de A10-noord;
- filevorming op de A10 tijdens de reguliere spitsperioden.

Een belangrijke ontwikkeling ten aanzien van verkeer (en tevens externe veiligheid) in het Nulalternatief is daarnaast de komst van de Noord/Zuidlijn.

De figuur in Bijlage Samenvatting 8 geeft de I/C-verhouding voor het Nulalternatief weer; met de komst van de Noord/Zuidlijn, maar zonder maatregelen aan het wegennet. In de figuur is te zien dat alleen op wegvak 14 (IJdoornlaan) de toename van het verkeer leidt tot een aanzienlijke verslechtering van de doorstroming (oranje). De I/C-verhouding op de wegvakken 8 en 13 zit echter maar net onder de kritische waarde van 0,7 (beide hebben een I/C-verhouding van 0,68).

Daarnaast is zichtbaar dat knelpunten die zich al in de huidige situatie voordoen, niet opgelost worden. Punten waar zich nu al doorstromings- en afwikkelingsproblemen voordoen, zullen zonder maatregelen volledig vastlopen. De Noord/Zuidlijn biedt hiervoor slechts in geringe mate uitkomst.

Maatgevend in stedelijk gebied zijn vrijwel altijd de kruispunten. Met het vastlopen van de kruispunten in het centrum en het vollopen van de wegen daaromheen ontstaat de kans dat 'iedereen op iedereen' moet wachten en de congestie terugslaat op een groter gebied.

De verwachte problematische afwikkeling op de A10 vormt een belangrijk knelpunt voor Amsterdam-Noord. Vanwege de ligging van Amsterdam-Noord is het stadsdeel voor een belangrijk deel aangewezen op deze verbinding. Knelpunten op de A10 zullen de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord in het algemeen en het centrumgebied in het bijzonder beperken. Bovendien zal dit naar verwachting leiden tot een toename van het sluipverkeer via de IJdoornlaan. Het zal daarbij naar verwachting gaan om circa 500 tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal extra.

Al met al kan geconcludeerd worden dat het huidige wegennet de verwachte mobiliteitsgroei bij de referentiesituatie niet aan kan.

In het plangebied zijn in de huidige situatie circa 3.000 parkeerplaatsen aanwezig. In de huidige situatie komt de vraag naar parkeerplaatsen in grote lijnen overeen met het aanbod. Aangezien er geen betaald parkeren systeem gehanteerd wordt, is het ieder voor zich en zijn de plaatsen direct bij de winkelgebieden het meest in trek. Om te voorkomen dat bijvoorbeeld winkelpersoneel deze plaatsen de hele dag bezet houden zijn op zaterdagen blauwe zones ingevoerd met een beperkte parkeertijd. Dit systeem functioneert redelijk.

Er zullen zowel bij de halte van de Noord/Zuidlijn als bij de nieuwe functies extra parkeerplaatsen worden toegevoegd.

Het aanbod van buslijnen voor stads- en streekvervoer is op dit moment redelijk.

De haltedichtheid komt overeen met de wijkindeling. Alleen de bediening van Jeugdland is in de huidige situatie onvoldoende. De dichtstbijzijnde halte ligt aan de IJdoornlaan, op meer dan 400 meter van de woonwijk.

Ondanks het vastlopen van het autoverkeer is het gebruik van het busnet beneden gemiddeld. Door de aanleg van de Noord/Zuidlijn wordt een snelle, directe OV-verbinding met het Centraal Station en de rest van Amsterdam gerealiseerd. De bushaltes die in de huidige situatie op het Waddenwegviaduct liggen, worden verplaatst

naar een busstation langs de IJdoornlaan, nabij de metrohalte. Hierdoor kunnen de verschillende vormen van OV enigszins op elkaar afgestemd worden. Het draagvlak voor het OV in de huidige situatie is beperkt. Het aantal bewoners, werknemers en bezoekers op loopafstand (<400 meter) van de OV-haltes is relatief gering.

De bereikbaarheid voor fietsverkeer binnen Amsterdam-Noord is nu redelijk tot goed. Een groot deel van het netwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden. Een aantal fietswegvakken voldoet momenteel niet aan de kwaliteitseisen, zoals vastgelegd door het Stadsdeel Amsterdam-Noord in de notitie Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord (SDAN, 2002). Het gaat daarbij ondermeer om de Buikslotermeerdijk en het Buikslotermeerplein. Er zullen naar verwachting geen nieuwe fietsverbindingen worden toegevoegd. Knelpunten voor de bereikbaarheid per fiets zijn vooral de infrastructurele en natuurlijke barrières, zoals de Nieuwe Leeuwarderweg en het Noordhollandsch Kanaal. De grootschaligheid van de ruimtelijke structuur en de breedte van de infrastructuur sluiten momenteel niet aan op de schaal van de voetganger. Alleen het winkelcentrum is ingericht als voetgangersgebied. Voor voetgangers is in de huidige situatie vooral de oversteekbaarheid van verkeersaders als de IJdoornlaan een probleem. Door de toename van het autoverkeer verslechtert de oversteekbaarheid.

Het autogebruik in Amsterdam-Noord is momenteel relatief hoog ten opzichte van het openbaar vervoer en het fietsgebruik. Dit komt onder meer door de ligging van dit stadsdeel (ten noorden van het IJ), de goede autobereikbaarheid (direct aan de A10) en het ontbreken van autobeperkende maatregelen, zoals betaald parkeren.

In tabel 2 is de modal split voor de referentiesituatie weergegeven.

Tabel 2 Modal Split per deelgebied – referentiesituatie (2020) (16u-18u)

	Auto	OV	Fiets
Amsterdam-Noord	54%	32%	14%
Amsterdam totaal	42%	40%	18%
Binnenstad A'dam	25%	54%	21%
Nieuw West	47%	39%	14%
Zaanstad	51%	27%	22%

(Bron: Mobiliteitsontwikkeling Amsterdam-Noord tot 2030)

Het streven naar een hoger aandeel openbaar vervoer en fietsgebruik lukt ten dele. Met name dankzij de kwaliteitsverbetering (aanleg Noord/Zuidlijn) en de invoering van betaald parkeren neemt het aandeel openbaar vervoer in Amsterdam-Noord ten opzichte van de huidige situatie toe met 5 procent. Deze stijging gaat meer ten koste van het aandeel fiets (-3%) dan van de auto (-2%).

5.3 Groen, ecologie, water en bodem

5.3.1 Groen

Ter hoogte van het plangebied zorgt vooral de groene dijk langs het Noordhollandsch Kanaal voor de continuïteit van de Groene Scheg. In noordelijke richting vormt de A10 een belangrijke barrière voor de Groene Scheg. Het kanaal en de dijken aan weerszijden daarvan lopen onder de A10 door. Langs de Buikslotermeerdijk ligt hier een ecologische verbindingzone.

De groene functies in het gebied en ook in de Groene Scheg hebben veelal stedelijke functies: sportvelden, begraafplaats en het volkstuintencomplex. De verschillende, geïsoleerd liggende groene elementen, maken niet of nauwelijks deel uit van een samenhangende groenstructuur.

In de polder Buikslotermeer is slechts 6% van het grondoppervlak water. Bijna 64% is groen. Voor het CAN-plangebied specifiek is het percentage groen veel lager, omdat de groene randen rond het stedelijk gebied, die in deze berekening zijn meegenomen, geen onderdeel uitmaken van het plangebied.

De nu nog groene 'oren' van de op-/afritten Nieuwe Leeuwarderweg/ IJdoornlaan krijgen als de Noord/Zuidlijn er komt een werkfunctie (kantoren of bedrijvigheid). Dit betekent een lichte afname van het oppervlak groen.

Een groot deel van het groen in het plangebied fungeert als omzoming van verschillende functies. De kwaliteit van dit randgroen is niet bijzonder en tamelijk homogeen. Ook de groene oren van de op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg/ IJdoornlaan hebben geen bijzondere samenhang. De recreatieve kwaliteit van het groen is slecht.

5.3.2 Ecologie

Het plangebied wordt door de Gewone dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis en de Laatvlieger gebruikt om te foerageren. Hiervoor zijn vooral de berm langs het Noordhollandsch Kanaal, het bosplantsoen rond Jeugdland, de Noorderbegraafplaats, de volkstuinten en de taluds van de Nieuwe Leeuwarderweg van belang. Deze taluds verdwijnen door de aanleg van de Noord/Zuidlijn, waardoor een deel van het foerageer- en leefgebied verdwijnt. Het is niet bekend of deze groenstructuren als vliegroute worden benut. De vleermuizen verblijven in ieder geval op de begraafplaats. Overige verblijfplaatsen van de vleermuizen binnen het plangebied zijn niet bekend.

Vanuit ecologisch oogpunt gaat de voorkeur uit naar het verdichten van Amsterdam en niet de verstedelijking buiten de stad te zoeken. Hierdoor blijft de ecologische waarde van het buitengebied en de stedelijke randgebieden gewaarborgd. Een goed voorbeeld van een waardevol gebied is Waterland. Ook de kwaliteit van groengebieden binnen de stad dient echter behouden en versterkt te worden. Ook deze hebben vaak een relatief grote natuurwaarde. Dit geldt zeker voor de groengebieden in de Groene Scheg. De meeste delen van de Groene Scheg kunnen dan ook gerekend worden tot de subtop van de Amsterdamse natuur. Deze kwalificatie is voor een deel te danken aan de potenties van deze gebieden, dus niet alleen aan de actuele natuurwaarde.

Echter, vergeleken met natuurwaarden in de omgeving van Amsterdam, zijn de natuurwaarden in Amsterdam-Noord niet groot; het plangebied is niet bijzonder soortenrijk en er komen geen zeldzame soorten voor die op de Rode lijst (van bedreigde soorten) staan.

De hoogste natuurwaarde hebben de graslanden en droge (ruigtes) van de zandige berm aan de westkant van de Buikslotermeerdijk. Voor bos en struweel zijn de Noorderbegraafplaats en het omliggende bosplantsoen, de singel rond de volkstuinten, de noord- en westsingel van Jeugdland en de taluds langs de Nieuwe Leeuwarderweg van belang. Ook, zij het in mindere mate, zijn de bossingel rond het sportpark

Elzenhagen en de volkstuinten van beperkt belang. Bijzondere broedvogels zijn de boomkruiper en de reigerkolonie op de Noorderbegraafplaats, de Ransuil op het volkstuintencomplex en de Noorderbegraafplaats en de Grote bonte specht in de singel rond het sportpark. Er zijn weinig soorten van oude bossen aanwezig, aangezien alleen op de Noorderbegraafplaats oude bomen voorkomen.

De ecologische waarde van de meeste wateren is niet hoog. In de diverse waterlopen komen vier algemene amfibieënsoorten en een aantal algemene vis- en libellensoorten voor. De relatief hoogste waarde hebben de waterpartijen rond Jeugdland met een ecologisch ingerichte buitenoever. De oevers van het Noordhollandsch Kanaal zijn nauwelijks van betekenis voor amfibieën en vissen.

De sportvelden, de overige bermen en taluds en de wijk Jeugdland hebben een lage natuurwaarde. Dit geldt ook voor een deel van het volkstuintencomplex.

Het gebied ten noorden van de A10 fungeert als brongebied voor soorten van grasland en (droge) ruigte, waarvan sommige in het plangebied voorkomen of in de toekomst terecht zouden kunnen komen. Op dit moment worden de westelijke berm van de Buikslotermeerdijk en de taluds langs de Nieuwe Leeuwarderweg benut als verbindingzone. Doordat de taluds van de Nieuwe Leeuwarderweg verdwijnen zal de kwaliteit van deze verbindingzone verder verslechteren.

5.3.3 Water

De huidige waterhuishouding in het plangebied van het MER is versnipperd. De compartimentering (met verschillende peilen) zorgt voor een matig beheersbaar watersysteem en beperkingen voor de ecologische en recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden. Doordat het watersysteem niet is ingesteld op interne circulatie wordt er onnodig veel water in de Buikslotermeerpolder in- en weer uitgelaten. Het watersysteem is daardoor te kenmerken als een doorspoelsysteem met overeenkomstige (matige) kwaliteit. Het inlaatwater wordt momenteel niet voorgezuiverd. Door de vele verschillende peilen is het huidige watersysteem weinig robuust en het vereist veel beheer.

De Buikslotermeerpolder watert af op het boezemsysteem (Noordhollandsch Kanaal) en in droge tijden wordt er vanuit de boezem water in het poldersysteem ingelaten. In de huidige situatie is er voordoende openwater in de peilvakken aanwezig. De peilvakken voldoen aan de inundatienorm en de overlastnorm.

In een gedeelte van het stedelijk gebied van de Buikslotermeer treedt grondwateroverlast op. Hier is de afstand tussen maaiveld en slootpeil) circa 1,3 m. Bij de huidige afstand tussen de watergangen (liggen relatief ver van elkaar) is dit relatief klein. Gezien de grote afstand tussen de watergangen kan door het opbollen van het grondwater in het midden mogelijk wateroverlast ontstaan. De bebouwing van de oren van de op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan leidt tot meer verharding. Ook komt er door de diverse nieuwe functies rond de halte van de Noord/Zuidlijn meer verharding. Het Hoogheemraadschap verwacht hiervoor compensatie.

Het oppervlaktewater in Amsterdam-Noord heeft de functie van 'stedelijk leefwater'. Dit houdt in dat het 'gebruikswater' is en dat het water vooral een functie heeft voor de bewoners (belevingswaarde, geen stank, niet hoogste ecologische doel, kortom

acceptabel voor inwoners). Deze functie heeft consequenties voor de vereiste waterkwaliteit.

Het polderwater wordt gekenmerkt door relatief hoge nutriëntengehalten (stikstof en fosfaat). Voor deze stoffen wordt niet voldaan aan de MTR⁷-norm, zoals neergelegd in de 4^e Nota Waterhuishouding (Ministerie V&W, december 1998). Het stikstofgehalte van het polderwater is hoger dan het stikstofgehalte van het inlaatwater (boezem). Het relatief hoge ammoniumgehalte in de polder duidt op de invloed van anaërobe (zuurstofloze) kwel. De zuurstofhuishouding in de polder is niet in orde, ondanks de hoge doorspoeling van het watersysteem. Bij zuurstofloosheid is de kans op interne eutrofiering (= het voedselrijker worden van water en daarmee de algengroei) groot. De kwaliteit van het kwelwater is lokaal enigszins eutroof (voedselrijk). Dat komt in Nederland veel voor.

De waterkwaliteit als gevolg van de te treffen maatregelen, zoals meer doorspoelen, circuleren, baggeren en voorkomen lozingen, verbeteren. Echter, omdat nog steeds inlaat van boezemwater nodig zal zijn, zullen de concentraties stikstof en fosfaat in het water nog steeds relatief hoog zijn.

5.3.4 Bodem

De bodemopbouw in het plangebied is sterk beïnvloed door de stedelijke functies. Uit bodemonderzoek is gebleken dat de terreinen Jeugdland, het voormalige KMVZ-terrein en het terrein rond het nieuwe stadsdeelkantoor niet of nauwelijks zijn verontreinigd. Op het KMVZ-terrein is grond afkomstig van Jeugdland hergebruikt. Er zijn geen saneringen nodig.

Het volkstuintencomplex is licht verontreinigd. Plaatselijk zijn hier sterke verontreinigingen aangetroffen die mogelijk zijn te relateren aan het gebruik van sintels als verhardingsmateriaal in de paden. Bovendien is er bij de bouwsels op het complex soms asbest gebruikt. Zolang er geen veranderingen in het gebruik optreden, vormen de aangetroffen verontreinigingen geen probleem.

Uit het historisch onderzoek blijkt dat van alle overige terreinen waarvan de bodem nog niet is onderzocht hooguit een lichte mate van bodemverontreiniging valt te verwachten. Door het gebruik van asbest bij de bouw van de woningen bestaat er een kans dat de bodem verontreinigd is met asbest.

5.4 Hinder en veiligheid

Geluid

Langs de zuidzijde van de Ringweg A10 noord en de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg zijn in de huidige situatie enkele geluidsschermen aanwezig ten behoeve van de bestaande woningbouw.

Deze schermen zijn langs beide wegen 4,5 meter hoog ten opzichte van de kant-wegverharding. Ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg zijn de schermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg 2,9 meter hoog ten opzichte van kant-wegverharding.

Ondanks de geluidsschermen blijft het verkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg en de Ringweg A10 noord de belangrijkste veroorzaker van verkeerslawaai in en om Centrum Amsterdam Noord. In de huidige situatie bedekken de geluidscontouren van deze wegen het gehele plangebied, oftewel de geluidsbelasting binnen het gebied is overal

⁷ Maximaal Toelaatbaar Risico

hoger dan 50 dB(A). De geluidsbelasting wordt door de groei van het verkeer zelfs nog iets hoger.

Luchtkwaliteit

In de huidige situatie wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie langs verschillende wegen overschreden: de contour ligt buiten de weg zelf.

De grenswaarden van de overige luchtverontreinigingscomponenten (zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en benz(a)pyreen) worden niet overschreden.

Externe veiligheid - transport gevaarlijke stoffen

Over de A10, de Nieuwe Leeuwarderweg en de op- en afritten tussen beide wegen vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Door het realiseren van woon- en werkfuncties nabij de Nieuwe Leeuwarderweg wordt de berekende frequentie in de referentiesituatie 6,60 maal groter dan de oriëntatiewaarde. Dit is een forse toename ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename voort onder meer voort uit de in het kader van de Noord/Zuidlijn te ontwikkelen woningen en kantoren langs het tracé en de Nieuwe Leeuwarderweg.

Bij de A10 blijft de berekende frequentie (0,03) onder de oriëntatiewaarde.

Externe veiligheid - installaties

In de huidige situatie zijn er geen bedrijven of installaties die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) vallen. De invloedsgebieden van de momenteel aanwezige LPG-tankstations aan de Nieuwe Leeuwarderweg, ten zuiden van het plangebied, reiken niet tot het plangebied. Bij de planvorming hoeft hier dus geen rekening mee gehouden te worden.

Verkeersveiligheid

Dankzij de indeling van de auto-infrastructuur volgens de principes van Duurzaam Veilig is sprake van een verkeersveilige situatie voor gemotoriseerd verkeer.

Sociale veiligheid

Het monofunctionele karakter van het bestaande winkelcentrum maakt dat dit gebied 's avonds vrijwel uitgestorven is. Hierdoor neemt de kans op criminaliteit en vandalisme toe. Los van de feitelijke situatie is ook het gevoel van onveiligheid hier groot. Dit komt vooral door het ontbreken van menselijke activiteit (zien en gezien worden) en de onoverzichtelijkheid van de omgeving.

De sociale veiligheid in het overige plangebied is vooral overdag redelijk groot.

Vanwege de Noord/Zuidlijn wordt het busstation aan de Waddenweg verplaatst naar de IJdoornlaan. Hierdoor zal de omgeving rondom het Waddenwegviaduct, vooral 's avonds, minder aantrekkelijk worden. Door het gebrek aan menselijke activiteit en de onoverzichtelijke situatie kan het gevoel van onveiligheid hier groter worden.

6 POSTIEF BEOORDEELDE EFFECTEN

6.1 Overzicht ruimtelijke effecten

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
ruimtelijke structuur	stedelijke structuur	+	+	0/+
	functiemenging	+	+	+
	intensiteit ruimtegebruik	+	+	+
ruimtelijke kwaliteit	ruimtelijke kwaliteit Groene Scheg	0/+	+	+
	gebruikswaarde	+	+	+
	belevingswaarde	+	+	+
cultuurhistorie en archeologie	cultuurhistorische waarden	0	0/+	0/+

6.1.1 Voornemen

Het Voornemen scoort vooral positief op de aspecten ruimtelijke structuur en ruimtelijke kwaliteit. De samenhang tussen de verschillende deelgebieden verbetert in het Voornemen en het contrast tussen rood en groen neemt toe. Ook krijgt het plangebied nieuwe functies, zoals cultuurvoorzieningen en detailhandel, waardoor de menging van functies en de gebruikswaarde toenemen. Door het toevoegen van functies neemt de intensiteit van het ruimtegebruik toe. Dit is positief beoordeeld aangezien een intensivering van het ruimtegebruik ervoor zorgt dat de ruimtelijke schaal in vrijwel het gehele plangebied kleiner wordt waardoor deze beter aansluit bij de menselijke maat. Ook de recreatieve waarde van het gebied neemt licht toe. Zo wordt er een parkzone aangelegd en bestaat er extra aandacht voor de inrichting van de Buikslotermeerdijk.

6.1.2 Alternatief Rood

In vergelijking met het Voornemen scoort het Alternatief Rood positiever wanneer het gaat om de ruimtelijke kwaliteit van de Groene Scheg. Doordat bij het Alternatief Rood ook de voetbalvelden van DWV naar een locatie buiten het plangebied worden verplaatst en een directe verbinding tussen de Buikslotermeerdijk en de parkzone (en eventueel met het Noorderpark) wordt toegevoegd, nemen de recreatieve waarde en de ruimtelijke kwaliteit van de Groene Scheg bij het Alternatief Rood meer toe ten opzichte van de referentiesituatie, dan bij het Voornemen.

Ook aan het aspect cultuurhistorische waarden is bij Alternatief Rood (in tegenstelling tot het Voornemen) een licht positieve score toegekend, omdat er veel aandacht is voor de waarde en functie van het Noordhollandsch Kanaal en zijn oevers en de bomerrij langs de Buikslotermeerdijk wordt verwijderd. Hierdoor wordt de molen aan de overzijde van het kanaal niet langer negatief beïnvloed. Ook de nieuw te ontwikkelen bebouwing zal, vanwege de grote afstand, de werking van de molen niet beïnvloeden.

6.1.3 Alternatief Groen/Blauw

Het Alternatief Groen/Blauw scoort op het thema ruimte positief op dezelfde aspecten als het Alternatief Rood. Het enige verschil is dat het Alternatief Groen/Blauw een extensiever en groener woonmilieu ten westen van de Singel heeft, waardoor het contrast tussen rood en groen hier minder is dan bij het Alternatief Rood.

6.2 Overzicht verkeerseffecten

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
autoverkeer	netwerkopbouw – auto	+	+	+
parkeren	parkeerbalans	+	+	0
openbaar vervoer (OV)	aanbod OV	+	+	+
	draagvlak voor OV	0/+	+	0/+
langzaam verkeer	netwerkopbouw – fiets	+	+	+
	barrièrewerking – fiets	0/+	0	+
	netwerkopbouw – voetgangers	+	+	+
	barrièrewerking – voetgangers	0/+	0	+

6.2.1 Voornemen

Het Voornemen scoort op vrijwel alle aspecten van verkeer positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie. Zo verbetert de netwerkopbouw van het autoverkeer, waardoor de verschillende onderdelen van het plangebied beter bereikbaar worden dan in de referentiesituatie. Dit komt vooral door het toevoegen van de Verlengde Van Heekweg en de nieuwe aansluitingen van de Nieuwe Purmerweg op de Nieuwe Leeuwarderweg in noordelijke richting. Het doorgaande verkeer wordt geweerd, wat een positieve bijdrage levert aan het verblijfsklimaat. De parkeergarages zijn zodanig gesitueerd en aangesloten dat het aantal autokilometers van bezoekend verkeer tot een minimum beperkt wordt.

De positieve score van het Voornemen is tevens het gevolg van het feit dat het aantal parkeerplaatsen (aanbod) groter is dan de maatgevende parkeerbehoefte (vraag). Bij het Voornemen is namelijk uitgegaan van circa 13.300 parkeerplaatsen⁸. Dit is minder dan de 100% aanwezigheidsbehoefte van alle functies, maar meer dan de maatgevende behoefte bij dagelijks gebruik (de hoogste van de vier genoemde peilmomenten geldt als maatgevend). Het Voornemen gaat daarbij uit van een zodanig aantal parkeerplaatsen dat de parkeerbehoefte per deelgebied wordt opgevangen. Dit houdt de loopafstanden beperkt. Ook dit is positief (+).

Daarnaast wordt ook de toevoeging van de OV-knoop in het Voornemen als positief gezien ten opzichte van de referentiesituatie. In de OV-knoop worden metro en bus geïntegreerd, waardoor een optimale koppeling ontstaat tussen enerzijds een gerichte metrolijnverbinding tussen Amsterdam-Noord en de binnenstad van Amsterdam en anderzijds het meer diffuse buslijnnennet dat de omliggende gebieden en kernen ontsluit. Het buslijnnennet in de toekomstige situatie is nog niet bekend. Overigens is bij de effectbeschrijving uitgegaan van het grotendeels handhaven van het huidige lijnnennet met toevoeging van een buslijn over de Singel. Bovendien is aangenomen dat een aantal vrije openbaar vervoer faciliteiten wordt gerealiseerd (onder meer vrije busstroken langs delen van de IJdoornlaan en een aparte busafrit vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg-noord naar de OV-knoop).

⁸ De parkeerplaatsen van de Amsterdam Dome zijn niet van invloed op de parkeerbalans van de centrumstrip. Er wordt daarom niet verwacht dat de afname van het aanbod parkeerplaatsen door het wegvallen van de Amsterdam Dome negatieve invloed heeft op de parkeerbalans in het centrumgebied. De mogelijkheid van dubbelgebruik met de kantoorgebieden verval. Bij de uitwerking van deze deelgebieden (inclusief deelgebied IV) zal de parkeerbalans voor dit gebied opnieuw moeten worden bekeken en worden uitgewerkt.

Vanaf de OV-knoop is heel het CAN-gebied in 10 minuten lopen bereikbaar. Door deze geringe loopafstanden en de directheid van verbinding met bijvoorbeeld het centrum van Amsterdam, zal het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief vormen ten opzichte van de auto. Naar verwachting zal het metrostation Buikslotermeerplein bij het Voornemen meer dan 22.500 instappers per dag kennen (vergelijkbaar met Sloterdijk en Duivendrecht). De effecten ten aanzien van het draagvlak voor OV zijn licht positief (0/+) beoordeeld bij het Voornemen.

Ook de situatie voor langzaam verkeer zal met de ontwikkeling van het Voornemen verbeteren ten aanzien van de referentiesituatie. Door de toevoegingen van de oost-west route langs het metrostation, de nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal en de Singel/ verlengde Van Heekweg ontstaat er ten opzichte van de huidige situatie (en de referentiesituatie) een fijnmaziger fietsnetwerk. In het centrumgebied gaat de prominente rol voor de voetganger enigszins ten koste van de fietser. De bereikbaarheid (en passeerbaarheid) van het centrum voor fietsers vormt een aandachtspunt bij de verdere planuitwerking. De versterkte netwerkopbouw is positief (+).

De Nieuwe Leeuwarderweg, de IJdoornlaan en het Noordhollandsch Kanaal vormen belangrijke barrières voor het fietsverkeer. Door het toevoegen van nieuwe verbindingen over deze barrières heen of eronderdoor, neemt de barrièrewerking af. Om de barrièrewerking voor voetgangers te verkleinen zullen daarnaast een verkeersregelinstantie (VRI) op de kruising IJdoornlaan – Singel worden aangebracht en zal bij de verdere planuitwerking aandacht worden besteed aan oversteekvoorzieningen. Dit alles leidt tot een licht positieve beoordeling (0/+).

6.2.2 Alternatief Rood

Het Alternatief Rood scoort grotendeels op dezelfde aspecten van het thema verkeer positief als het Voornemen. Ten aanzien van openbaar vervoer en langzaam verkeer wijkt het Alternatief Rood iets af. Zo ontstaat er door de toevoeging van meer woningen bij het Alternatief Rood en daarmee een groter inwoneraantal van het plangebied, vergeleken met het Voornemen, nog meer draagvlak voor het openbaar vervoer ten opzichte van de referentiesituatie. Hier is dan ook een positieve in plaats van licht positieve score aan toegekend. Ten aanzien van de barrièrewerking voor langzaam verkeer scoort het Alternatief Rood echter minder positief, namelijk neutraal (zie hoofdstuk 8).

Een aandachtspunt is de aansluiting van de Nieuwe Leeuwarderweg op de noordelijke Singel en de inrichting van het kruispunt Singel – IJdoornlaan. Dit gelijkvloerse kruispunt voor gemotoriseerd en langzaam verkeer zal – zeker in de spits en tijdens piekmomenten – zwaar belast zijn. Echter, ook hier wordt de grenswaarde voor de capaciteit van de wegvakken niet overschreden.

6.2.3 Alternatief Groen/Blauw

Net als het Alternatief Rood wijkt het Alternatief Groen/Blauw wat betreft positieve effecten slechts op enkele punten af van het Voornemen. De parkeereffecten van het Alternatief Groen/Blauw zijn minder positief beoordeeld (namelijk neutraal) en de barrièrewerking is juist positief (+) beoordeeld.

De barrièrewerking van de IJdoornlaan voor fietsers die van het noordelijke woongebied naar het zuidelijke willen of vice versa is nog kleiner door de doorgaande langzaam verkeer verbinding onder de IJdoornlaan door.

6.3 Overzicht effecten groen, ecologie, water en bodem

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
groen	Groene Scheg	0	+	+
	groenstructuur	0/+	0/+	+
	kwaliteit	0/+	+	+
ecologie	ecologische waarde (flora en fauna) landelijk beleid	-/0	0/+	+
	ecologische verbindingzones	-	+	+
water	watersysteem	+	+	+
	kwantiteit water	0	0	+
	kwaliteit water	0/+	+	+
bodem	bodemkwaliteit	0/+	0/+	0/+

6.3.1 Voornemen

Het Voornemen scoort matig positief op de aspecten groen, water en bodem. Ten aanzien van ecologie scoort het Voornemen niet positief.

Groen

In het Voornemen moet het volkstuinencomplex wijken voor woningbouw. Dit betekent dat een belangrijk groenelement uit het plangebied verdwijnt. Omdat de groene elementen aan deze zijde van de Nieuwe Leeuwarderweg tamelijk introvert zijn, waardoor er vrijwel geen sprake is van echte samenhang, is het effect van het wegvallen van de volkstuinen op de totale groenstructuur echter relatief gering. De groenstructuur in het gehele plangebied wordt daarnaast versterkt door de toevoeging van de Singel. Deze groen/blauwe structuur zorgt voor meer samenhang tussen de gebieden aan weerszijden van de IJdoornlaan. Hierdoor is de beoordeling van het Voornemen op het criterium Groenstructuur, ondanks het wegvallen van de volkstuinen, licht positief (0/+).

Met de aanleg van de Singel en het park worden nieuwe typen groen aan het plangebied toegevoegd. De zeer beperkte maat van het park, waarvan circa één derde deel water is, is echter onvoldoende om een uitloophet gebied van hoge kwaliteit te bieden voor de bewoners van de gehele wijk. De (recreatie) druk op het groene gebied zal groot zijn. De effecten ten aanzien van kwaliteit van groen zijn licht positief (0/+) beoordeeld, omdat er, ondanks dat het plangebied als geheel een minder groen karakter krijgt, een grotere diversiteit aan groenelementen ontstaat.

Water

De Singel vormt in het Voornemen een robuuste verbinding tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de IJdoornlaan. Hierdoor verbetert de circulatie in het gebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg. De Singel vergemakkelijkt tevens de verbinding tussen het westelijk en het oostelijk deel van het plangebied. Doordat de gebieden ten oosten en ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg aan elkaar worden gekoppeld, wordt er één peil gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een

robuuster watersysteem en kan circulatie door het hele Buikslotermeergebied worden gerealiseerd. Op deze manier kan het in- en uitlaten van water geminimaliseerd worden. Door circulatie is er minder inlaatwater nodig, wat een meer duurzame manier van waterbeheer is, aangezien de kwaliteit van het inlaatwater slechter is. Doordat het water stroomt, treden problemen met opwarming, zuurstoftekort etcetera veel minder snel op dan in de huidige situatie en bij de referentiesituatie. De effecten ten aanzien van het watersysteem zijn bij het Voornemen positief (+) beoordeeld.

Door de (gedeeltelijk) natuurlijke inrichting van de waterlopen in het Voornemen wordt de zuiverende werking ervan vergroot. De hogere oppervlaktewaterpeilen (mogelijk door verbinden watersysteem in westelijk en oostelijk deel van het plangebied) zorgen voor vermindering van de kweldruk. Ook dit heeft een positief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater. De kwaliteit van het kwelwater is lokaal namelijk enigszins eutroof (voedselrijk). Daarnaast zal ook het verbeteren van het bestaande gescheiden rioolstelsel, het rioleren van de Nieuwe Leeuwarderweg en het aanleggen van helofytenfilters leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit. Al met al zijn de effecten ten aanzien van de kwaliteit van het watersysteem licht positief (0/+) beoordeeld.

Bodem

Er treedt in het Voornemen marginaal een verbetering op in de bodemkwaliteit. In een groot deel van het plangebied wordt grondverbetering toegepast (i.e. het aanbrengen van een schone zandlaag). De bodemopbouw wordt niet verstoord, omdat ook het nieuw te bebouwen gebied al eerder op de schop is geweest. Verspreiding van verontreinigde grond wordt op basis van wat nu bekend is niet verwacht. Bij het volkstuintencomplex is weliswaar licht verontreinigde grond aanwezig, maar deze kan conform het bouwstoffenbesluit elders in het gebied worden verwerkt. De aanwezigheid van asbest in de bouwsels hier kan een remmende werking hebben met betrekking tot de voortgang van het project. Dit moet eerst op een zorgvuldige wijze worden afgevoerd. De effecten ten aanzien van de bodemkwaliteit zijn licht positief (0/+) beoordeeld.

6.3.2 Alternatief Rood

Het Alternatief Rood scoort vergeleken met het Voornemen positiever ten aanzien van in het bijzonder groen en ecologie. Hieronder is vooral op deze verschillen ingegaan.

Groen

In het Alternatief Rood wordt de parkzone zodanig ingericht dat het een integraal deel uitmaakt van de Groene Scheg. De voorgestelde inrichting van de parkzone zorgt voor een versterking van de diversiteit en het eigen karakter van de Groene Scheg in zowel landschappelijk, ecologisch als recreatief opzicht. Dit is positief (+) beoordeeld. Het parkgebied in Alternatief Rood is van voldoende omvang om een uitloopgebied van hoge kwaliteit te bieden voor de omwonenden. De differentiatie binnen de parkzone van intensief recreatief naar natuurlijk zorgt voor extra kwaliteit. De stenige kades met bomenrijen langs de Singel brengen hier een geheel nieuw type groen. Hierdoor neemt de diversiteit aan groensoorten binnen het plangebied verder toe. Vanwege de concentratie van groen in de parkzone en de toename van de diversiteit aan groensoorten, zijn de effecten op de kwaliteit van het groen positief (+) beoordeeld. De effecten op de groenstructuur zijn vrijwel vergelijkbaar met die van het Voornemen. Door de toepassing van stenige kades langs de volle lengte van de Singel, is het groene karakter hiervan echter wel volledig afhankelijk van de bomenrijen en het water. Om deze reden volgt hier een licht positieve (0/+) score.

Ecologie

De ecologische kwaliteit van de parkzone is vergelijkbaar met de wegvallende groenzones van de nulsituatie; het oppervlak is echter veel kleiner. Bovendien zal de verstoringsdruk door recreanten hoog zijn. De kwaliteit van de verbinding langs de Buikslotermeerdijk wordt bij Alternatief Rood verhoogd door op de oostkant van de Buikslotermeerdijk zomen langs de struwelen aan te leggen. Tevens verbetert de verbindingszone voor amfibieën, omdat een natte oever wordt aangelegd aan de westkant van het talud. Ook de passeerbaarheid van de A10 en IJdoornlaan voor zoogdieren en amfibieën verbetert. Ecologisch gezien werkt één goede (brede) verbinding beter dan twee smalle. In totaal zijn de effecten dan ook positief (+) beoordeeld.

Ten aanzien van de ecologische waarde volgens landelijk beleid, behaalt het Alternatief Rood een meer positieve score dan het Voornemen. Net als bij het Voornemen vallen door de realisatie van woningbouw de groengebieden van de volkstuinten inclusief bossingels, de taluds van de Nieuwe Leeuwarderweg (wat er nog van over is na de aanleg van de Noord/Zuidlijn) en de bossingels rond sportpark Elzenhagen weg. Door de realisatie van een parkzone met bosschages wordt een deel van het bos gecompenseerd. Daarnaast wordt de helft van de parkzone natuurlijk ingericht met natuurlijk grasland, ruigte en bosjes met zomen, zodat veel randlengte ontstaat. Van waarde zijn ook de toename van open water, de toename van de lengte en kwaliteit van de oevers en de aanleg van geïsoleerde poeltjes. In totaal neemt het oppervlak groengebied met ecologische waarde af (van de sportvelden worden alleen randen hierbij meegerekend als gebied van waarde). De biodiversiteit (veel meer soortengroepen en soorten aanwezig) en ecologische waarde van het groen nemen wel toe, aangezien de waarde van de natuur van water en oevers hoog is. Dit maakt dat het totale effect licht positief (0/+) is beoordeeld.

Water

Dankzij de koppeling van de verschillende watergangen wordt het watersysteem iets robuuster bij Alternatief Rood dan bij het Voornemen. Dit effect is echter relatief gering. Al met al zijn de effecten hier dan ook hetzelfde beoordeeld als bij het Voornemen, namelijk positief (+).

Door het water in de parkzone aan te sluiten op de Singel bij Alternatief Rood verbetert de doorstroming nog meer dan bij het Voornemen. Dit heeft een positief effect op de waterkwaliteit. Echter, door de stenige inrichting van de oevers van de Singel verdwijnt de zuiverende werking van het riet ten opzichte van het Voornemen. Per saldo zullen de effecten ongeveer gelijk zijn. Deze zijn ook hier dan ook positief (+) beoordeeld.

Bodem

Ten aanzien van bodemkwaliteit wijkt het Alternatief Rood niet tot nauwelijks af van het Voornemen, Alternatief Rood scoort dan ook gelijk aan het Voornemen, namelijk licht positief (0/+).

6.3.3 Alternatief Groen/Blauw

Het Alternatief Groen/Blauw scoort met uitzondering van enkele ecologische aspecten licht positief tot positief op zowel groen en ecologie, als water en bodem.

Groen

In het Groen/Blauwe Alternatief wordt de parkzone zodanig ingericht dat het een integraal deel uitmaakt van de Groene Scheg. De voorgestelde inrichting van de parkzone zorgt voor een versterking van de diversiteit en het eigen karakter van de Groene Scheg in zowel landschappelijk, ecologisch als recreatief opzicht. Dit is positief (+) beoordeeld bij het Alternatief Groen/Blauw.

Nog sterker dan in het Alternatief Rood krijgt het groen in het plangebied bij Alternatief Groen/Blauw structuur en samenhang, mede door de directe koppeling van het park aan de Singel. Het groen wordt zo een volwaardig onderdeel van de wijk. Door de groene invulling van de strook tussen Jeugdland en de begraafplaats wordt de groenstructuur versterkt. De strook smeedt verschillende groene elementen aan elkaar. Ook de hagen langs de IJdoornlaan en de groene invulling van de hoofdwinkelroute leveren een positieve bijdrage aan de groenstructuur. Deze effecten ten aanzien van de groenstructuur zijn in het Groen/Blauwe Alternatief positief (+) beoordeeld.

Het parkgebied in Alternatief Groen/Blauw is net als bij Alternatief Rood van voldoende omvang om een uitloopgebied van hoge kwaliteit te bieden voor de omwonenden. De differentiatie binnen de parkzone van intensief recreatief naar natuurlijk zorgt voor extra kwaliteit. De stenige kades met bomenrijen langs de Singel brengen een nieuw type groen. Hierdoor neemt de diversiteit aan groensoorten toe. Vanwege de concentratie van groen in de parkzone en de toename van de diversiteit aan groensoorten, zijn de effecten ten aanzien van kwaliteit bij Alternatief Groen/Blauw positief (+) beoordeeld.

Ecologie

De kwaliteit van de verbinding langs de Buikslotermeerdijk wordt bij Alternatief Groen/Blauw net als bij Alternatief Rood verhoogd door op de oostkant van de Buikslotermeerdijk zomen langs de struwelen aan te leggen. Tevens verbetert de verbindingzone voor amfibieën, omdat een natte oever wordt aangelegd aan de westkant van het talud. Ook de passeerbaarheid van de A10 en IJdoornlaan voor zoogdieren en amfibieën verbetert. Ecologisch gezien werkt één goede (brede) verbinding beter dan twee smalle. In totaal zijn de effecten dan ook positief (+) beoordeeld.

Net als bij het Voornemen vallen door de realisatie van woningbouw de groengebieden van de volkstuinen inclusief bossingels, de bossingels rond sportpark Elzenhagen en delen van de taluds van de Nieuwe Leeuwarderweg weg. Dat heeft een negatief effect op de soorten van bossen. In de plaats daarvan wordt op het terrein van het sportpark (met lage ecologische waarde in de nulsituatie) een gebied met moeras en veel open water aangelegd. Ten noorden hiervan komt een intensief gebruikt parkgedeelte. Door de eilandenstructuur/ slagenstructuur ontstaat veel oeverlengte. Samen met de uitbreiding groengebied ten noorden van de begraafplaats is het areaal groengebied in dit alternatief kleiner dan in de nulsituatie. De kwaliteit neemt echter toe, aangezien de soortenrijkdom en de natuurwaarde van de natuurtypen moeras en water en oever hoger is dan van bos. Dit effect scoort dan ook positief (+).

Water

Dankzij de koppeling van de verschillende watergangen wordt het watersysteem iets robuuster dan bij het Voornemen. Dit effect is echter relatief gering. Al met al zijn de effecten hier dan ook hetzelfde beoordeeld als bij het Voornemen, namelijk positief (+).

In het Alternatief Groen/Blauw is meer oppervlaktewater opgenomen dan in het Voornemen. Tevens zijn er minder woningen gepland dan bij het Voornemen, waardoor minder verhard oppervlak ontstaat. Dit effect is positief (+) beoordeeld.

Bij Alternatief Groen/Blauw stroomt het water dat in het gebied wordt gepompt via een helofytenfilter. Hierdoor wordt het reeds gezuiverd. De bijdrage van de zuiverende werking van het riet is daardoor slechts zeer gering. Door het aanleggen van de verbinding bij de Wieden en de aansluiting van het water in het park op de Singel, zal de doorstroming beter worden dan in het Voornemen. Dit heeft een positief effect op de kwaliteit van het water. De effecten ten aanzien van de waterkwaliteit zijn positief (+) beoordeeld.

Bodem

Ten aanzien van bodemkwaliteit wijkt het Alternatief Groen/Blauw niet tot nauwelijks af van het Voornemen, Alternatief Groen/Blauw scoort dan ook gelijk aan het Voornemen, namelijk licht positief (0/+).

6.4 Overzicht effecten hinder en veiligheid

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
veiligheid	sociale veiligheid	+	+	+

Zowel bij de ontwikkeling van het Voornemen als bij de ontwikkeling van de alternatieven wordt alleen de toestand ten aanzien van sociale veiligheid verbeterd. De overige aspecten, geluid, luchtkwaliteit en externe en verkeersveiligheid scoren ofwel neutraal ofwel negatief bij vergelijking met de referentiesituatie.

In zowel het Voornemen als alternatieven is het onder meer de levendigheid in het centrumgebied die de sociale veiligheid bevordert. Een toename van de menselijke activiteit, zowel overdag als 's avonds, heeft een positieve invloed op de sociale controle. Daarnaast draagt ook een verzorgde openbare ruimte bij aan het gevoel van veiligheid.

Ook buiten het centrumgebied in het overig deel van het plangebied neemt de sociale veiligheid toe, omdat er meer menselijke activiteit is. Bovendien wordt het plangebied overzichtelijk ingedeeld, met een duidelijke routing en stratenpatroon, opdat duidelijk is waar men zich bevindt in het plangebied en welke mogelijke (alternatieve) routes men kan volgen. Dit vergroot het gevoel van veiligheid. Voornamelijk 's avonds en 's nachts is dit een positieve ontwikkeling vergeleken met de referentiesituatie. Het toevoegen van woningen in een duurder koopsegment kan echter wel leiden tot een grotere kans op kleine criminaliteit als inbraak en vandalisme. Toch kan echter een positieve score (+) worden toegekend aan het Voornemen en de alternatieven op dit aspect.

7 NEGATIEF BEOORDEELDE EFFECTEN

7.1 Overzicht verkeerseffecten

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
autoverkeer	verkeersafwikkeling – auto	-/0	-/0	-/0

Ten aanzien van het aspect verkeer scoort alleen het aspect verkeersafwikkeling – auto licht negatief. Met de toevoeging van het programma zal op sommige wegvakken een (relatief geringe) toename optreden van de intensiteit ten opzichte van de referentiesituatie. Specifiek knelpunt bij zowel het Voornemen als de alternatieven is de A10. Zonder capaciteitsuitbreiding zal de A10 namelijk verder vast gaan lopen. De situatie op de wegvakken 8 (Nieuwe Leeuwarderweg) en 13 (IJdoornlaan) wordt kritischer. Ditzelfde geldt bijna voor de wegvakken 9 (Nieuwe Leeuwarderweg) en 30 (Nieuwe Purmerweg) (zie Bijlage Samenvatting 9).

Aangezien de meeste wegvakken nog niet hun maximale capaciteit hebben bereikt, zal de inrichting van de kruispunten maatgevend zijn voor de uiteindelijke doorstroming en afwikkeling.

De (geringe) toename van de intensiteit ten opzichte van de referentiesituatie en de verslechtering van de doorstroming op een aantal wegvakken maakt dat de effecten ten aanzien van de verkeersafwikkeling van het autoverkeer licht negatief zijn beoordeeld voor het Voornemen en de beide alternatieven.

7.2 Overzicht effecten groen, ecologie, water en bodem

Negatieve scores worden door het Voornemen en de alternatieven vooral behaald op de aspecten groen en ecologie. Op de aspecten water en bodem is neutraal of positief gescoord.

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
groen	kwantiteit	-	-	-/0
ecologie	flora- en faunawet/ Habitatrichtlijn	-	-/0	-/0
	ecologische waarde (flora en fauna) landelijk beleid	-/0	0/+	+
	ecologische waarde (flora en fauna) lokaal beleid	-	0	-/0
	ecologische verbindingzones	-	+	+

7.2.1 Voornemen

Groen

Ten aanzien van het aspect groen, scoort het Voornemen negatief als het gaat om de kwantiteit van groen. In het Voornemen zal een deel van het groen namelijk verloren gaan. Het gaat daarbij vooral om het volkstuintencomplex, een deel van het sportpark en de groene strook aan weerszijden van de Nieuwe Leeuwarderweg (inclusief de 'oren' van de afritten Nieuwe Leeuwarderweg/ IJdoornlaan). Deze afname van het groenoppervlak is negatief (-) beoordeeld.

Ecologie

Het Voornemen scoort op alle punten van ecologie licht negatief tot negatief. Deze score wordt vooral veroorzaakt door het wegvallen van een groot deel van het ecologisch waardevol groengebied: de volkstuinten met bossingels, de taluds langs de Nieuwe Leeuwarderweg en de bossingels rond Sportpark Elzenhagen. Hiermee vervalt een groot deel van het foerageergebied van de vleermuizen en gaat tevens het leefgebied voor de Ransuil en de Bunzing en overige kleine zoogdieren achteruit. De ecologische kwaliteit van de nieuwe parkzone is wel vergelijkbaar met de wegvallende groenzones van de nulsituatie; het oppervlak is echter veel kleiner. Bovendien zal de verstoringdruk door recreanten hoog zijn. Het nieuwe oppervlaktewater en de verbetering van de waterkwaliteit heeft daarnaast een positief effect op de natuur van water en oevers, doordat er nieuwe oevers ontstaan zonder beschaduwing en bladval. Gezien de inrichting van de oevers met rechte oeverlijnen is de toename van de kwaliteit echter beperkt. Voor amfibieën, dus ook de Kleine watersalamander, neemt de kwaliteit van het gebied door toename van de kwantiteit van water wel iets toe. Tot slot zal de kwaliteit van de ecologische verbindingzones verslechteren doordat onder meer de Buikslotermeerdijk beplant wordt met een rij bomen. Bomen zorgen ook niet voor extra beschutting. De passeerbaarheid van de A10 en de IJdoornlaan voor dieren wordt daarnaast ook niet verbeterd.

7.2.2 Alternatief Rood

Groen

Net als bij het Voornemen gaat een deel van het groen verloren (volkstuintencomplex, deel van het sportpark en groene strook langs de Nieuwe Leeuwarderweg). Dit effect is negatief (-) beoordeeld.

Ecologie

Bij Alternatief Rood heeft het onderdeel Flora- en faunawet/Habitatrichtlijn een licht negatieve score gekregen. Enerzijds blijven het foerageergebied van de Noorderbegraafplaats en de singels rond Jeugdland behouden. Het totale oppervlak in de nieuwe situatie is wel iets kleiner, maar door de toename van het open water en de meer natuurlijke inrichting van delen van het gebied, neemt het aantal insecten en daardoor de kwaliteit van het foerageergebied toe. Negatief is echter dat lijnvormige structuren onderbroken worden. Of deze structuren als vliegroute worden benut is echter nog onbekend. In totaal zijn de effecten ten aanzien van de Flora- en faunawet/Habitatrichtlijn voorlopig licht negatief (-/0) beoordeeld.

7.2.3 Alternatief Groen/Blauw

Groen

In de meeste delen van het plangebied komt bij Alternatief Groen/Blauw de kwantiteit van het groen overeen met het Voornemen, behalve in het zuidwestelijk deel. In het Voornemen komen hier sportvelden en in het Alternatief Groen/Blauw een plas/drasgebied. Omdat over het algemeen de hoeveelheid groen vergeleken met het nulalternatief ietwat afneemt (maar niet zoveel als bij het Voornemen), scoort het Alternatief Groen/Blauw hier licht negatief (-/0).

Ecologie

Er zullen in Alternatief Groen/Blauw minder bomen aanwezig zijn dan in Alternatief

Rood. Hoewel de helft van het park natuurlijk wordt ingericht neemt het areaal bos en bosrand af ten opzichte van de referentiesituatie. Er komen bosjes terug in het park, echter in het gedeelte dat niet-natuurlijk wordt ingericht. In totaal neemt de waarde voor vogels van bos en struweel af. Het leefgebied voor zoogdieren van droog milieu neemt ook af, maar niet voor zoogdieren die ook van nat milieu houden. Het effect voor amfibieën en de Kleine watersalamander is positief omdat het areaal open water met natuurvriendelijke oevers sterk toeneemt en de waterkwaliteit verbetert. Het effect op de Ransuil wordt ook hier neutraal beoordeeld. Uit onderzoek is tot slot bekend dat Gewone dwergvleermuizen in stedelijk gebied vooral bij water foerageren. Aangezien in dit alternatief relatief veel water is, is dit gunstig. Negatief is dat lijnvormige structuren onderbroken worden. Of deze structuren in de praktijk als vliegroute worden benut is echter nog onbekend. In totaal wordt het effect net als bij Alternatief Rood als licht negatief (0/-) beoordeeld.

7.3 Overzicht effecten hinder en veiligheid

Ten aanzien van hinder en veiligheid scoren zowel het Voornemen als de alternatieven negatief wat betreft geluidhinder en negatief wat betreft externe veiligheid.

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
geluid	geluidhinder	-/0	-	-
veiligheid	externe veiligheid	-	-	-

7.3.1 Voornemen

Geluidhinder

Net als in de referentiesituatie zijn in het Voornemen geluidsschermen voorzien langs de A10, de Nieuwe Leeuwarderweg en de Noord/Zuidlijn. In het rekenmodel ten behoeve van het Voornemen zijn vrijwel alle toekomstige schermen uit de autonome situatie overgenomen. Alleen de schermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan komen bij het Voornemen te vervallen, aangezien hier de aansluitingen van de Nieuwe Leeuwarderweg op de IJdoornlaan wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Ondanks de toename van het verkeer neemt de geluidbelasting in het plangebied aanzienlijk af. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de hoge nieuwbouw langs de Nieuwe Leeuwarderweg, welke als een afscherming dient voor de achterliggende (bestaande) bebouwing.

Het totaal aantal geluidsbelaste bestaande woningen neemt sterk af ten opzichte van de autonome situatie (4.993 ten opzichte van 5.959). Ook dit hangt samen met de afschermende werking die uitgaat van de hoge nieuwbouw langs de Nieuwe Leeuwarderweg. In de categorie 60-65 dB(A) neemt het aantal geluidsbelaste woningen echter enigszins toe ten opzichte van de referentiesituatie. Het gaat daarbij om woningen in het gebied rond de H. Cleindertweg. Deze woningen worden overigens niet belast door verkeer over de H. Cleindertweg, maar door verkeer over de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan.

Dit is te verklaren uit het feit dat in het rekenmodel ten behoeve van het Voornemen geen geluidsschermen zijn opgenomen tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan.

Bij het Voornemen ondervinden daarnaast nog eens in totaal 437 nieuwe woningen een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) (60 daarvan zelfs meer dan 70 dB(A)). Het gaat daarbij vooral om de woningen direct langs het zuidelijke deel van de Nieuwe Leeuwarderweg.

Ondanks het feit dat de geluidssituatie voor de bestaande woningen aanzienlijk verbetert, is het totaal aantal belaste woningen (bestaand én nieuw) bij het Voornemen groter dan bij referentiesituatie. De effecten ten aanzien van geluid zijn dan ook licht negatief (-/0) beoordeeld.

Externe veiligheid

De negatieve score van het Voornemen ten aanzien van externe veiligheid wordt vooral veroorzaakt door het Groepsrisico (GR) dat samenhangt met het transport van gevaarlijke stoffen door het plangebied.

Aangezien het realiseren van het Voornemen naar verwachting niet zal leiden tot een toename van het transport van gevaarlijke stoffen, komt het Persoonsrisico (PR) overeen met die bij de referentiesituatie. Omdat het PR overal onder de grenswaarde blijft, is er geen belemmering voor nieuwbouwplannen langs beide wegen.

Bij het Voornemen blijkt dat op het traject van de Nieuwe Leeuwarderweg de berekende frequentie van het GR echter maximaal 11,95 keer zo groot is als de oriëntatiewaarde. Bij de referentiesituatie is dit 6,60 keer door onder meer de ontwikkeling van de aan de Noord/Zuidlijn gerelateerde bebouwing. Deze toename van het GR is te verklaren door het aanzienlijke bouwprogramma dat bij het Voornemen langs deze weg wordt toegevoegd. Voor de A10 is het GR bij het Voornemen lager dan de oriëntatiewaarde. De berekende frequentie is hier bij het Voornemen wel hoger dan bij referentiesituatie, maar vormt dus geen probleem.

De toename van het GR op het beoordeelde kilometervak van de Nieuwe Leeuwarderweg tot boven de oriëntatiewaarde dient te worden verantwoord, zoals voorgeschreven in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Externe veiligheid is daarnaast ook afhankelijk van installaties en ge- en verbruik van gevaarlijke stoffen. Een mogelijke bron betreft in het plangebied vooral de Amsterdam Dome⁹. Het gebruik van toxisch gas (ammoniak) is hier echter zo laag en zo duurzaam dat het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) niet van toepassing is en rondom de Amsterdam Dome geen rekening gehouden hoeft te worden met risicocontouren. Op basis van de beschikbare gegevens kan daarnaast geconcludeerd worden dat het onwaarschijnlijk is dat er verder bij de invulling van het Voornemen bedrijven gevestigd zullen worden die onder het BEVI vallen. Verder hoeft er dan ook geen rekening gehouden te worden met risicocontouren. Aan de normen die gelden voor externe veiligheid ten aanzien van installaties kan worden voldaan.

⁹ Ondanks dat het topsportcentrum Amsterdam Dome niet zal worden gerealiseerd, is de voorziening toch als onderdeel van de planontwikkeling meegenomen in het SMB/MER. Het topsportcentrum fungeert in het SMB/MER als worst-case scenario voor een mogelijk toekomstige vrijetijdsvoorziening met een publieksaantrekkende werking

7.3.2 Alternatief Rood

Geluidhinder

Bij Alternatief Rood is in het rekenmodel van dezelfde geluidsschermen uitgegaan als bij het Voornemen. Ook hier zijn dan ook geen schermen opgenomen langs de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan.

Net als bij het Voornemen neemt de geluidbelasting in het plangebied, ondanks de toename van het verkeer, aanzienlijk af. Ook hier is dit te verklaren door de hoge nieuwbouw langs de Nieuwe Leeuwarderweg, welke als een afscherming dient voor de achterliggende (bestaande) bebouwing. Daarnaast heeft ook de relatief hoge bebouwing in de rest van het plangebied een geluidsafschermende werking.

Het totaal aantal geluidsbelaste bestaande woningen neemt net zo sterk af ten opzichte van de autonome situatie als bij het Voornemen (4.987 ten opzichte van 5.959). Ook hier wordt dit met name veroorzaakt door de hoge nieuwbouw langs de Nieuwe Leeuwarderweg, welke als een afscherming dient voor de achterliggende (bestaande) bebouwing. De effecten ten aanzien van de bestaande woningen in het gebied rond de H. Cleindertweg zijn vergelijkbaar met die bij het Voornemen.

Bij Alternatief Rood ondervinden daarnaast 814 nieuwe woningen een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) (384 daarvan zelfs meer dan 70 dB(A)). Het gaat daarbij vooral om de woningen direct langs het zuidelijke deel van de Nieuwe Leeuwarderweg.

Ondanks het feit dat de geluidssituatie voor de bestaande woningen aanzienlijk verbetert, is het totaal aantal belaste woningen (bestaand én nieuw) bij Alternatief Rood groter dan bij de referentiesituatie. De hoge belasting van een groot deel van de nieuwe woningen maakt dat de effecten ten aanzien van geluid negatief (-) beoordeeld zijn.

Externe veiligheid

Het Alternatief Rood scoort bij een vergelijking met de referentiesituatie ten aanzien van externe veiligheid gelijk aan het Voornemen. Ook hier is de externe veiligheid die samenhangt met het transport van gevaarlijke stoffen vooral de boosdoener.

Bij Alternatief Rood is op het traject van de Nieuwe Leeuwarderweg de berekende frequentie voor GR maximaal 12,97 keer zo groot is als de oriëntatiewaarde. Bij de referentiesituatie is dit nog 6,60 keer door onder meer de ontwikkeling van de aan de Noord/Zuidlijn gerelateerde bebouwing. Deze toename van het GR is te verklaren door het aanzienlijke bouwprogramma dat bij dit alternatief langs deze weg wordt toegevoegd.

Ook op de A10 neemt het GR toe ten opzichte van de referentiesituatie, echter deze blijft onder de oriëntatiewaarde.

Ook hier dient de toename van het GR op het beoordeelde kilometervak van de Nieuwe Leeuwarderweg tot boven de oriëntatiewaarde te worden verantwoord, zoals voorgeschreven in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

7.3.3 Alternatief Groen/Blauw

Geluidhinder

Bij Alternatief Groen/Blauw is in het rekenmodel van dezelfde geluidsschermen uitgegaan als bij het Voornemen. Ook hier zijn dan ook geen schermen opgenomen langs de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan.

Ook bij dit alternatief neemt de totale geluidbelasting in het plangebied, ondanks de toename van het verkeer, aanzienlijk af, zij het wat minder dan bij het Voornemen en Alternatief Rood. Dit komt doordat hier slechts aan één zijde van de Nieuwe Leeuwarderweg geluidsafschermdende bebouwing is voorzien. Ook het ontbreken van de bebouwingswand langs de Singel in het woongebied ten zuiden van de IJdoornlaan maakt dat de geluidbelasting relatief minder gunstig is dan bij de andere alternatieven. Ten opzichte van de autonome situatie scoort Alternatief Groen/Blauw dan ook slechter dan het Voornemen en Alternatief Rood. Het totaal aantal geluidsbelaste bestaande woningen neemt iets minder sterk af.

De effecten ten aanzien van de bestaande woningen in het gebied rond de H. Cleindertweg zijn vergelijkbaar met die bij het Voornemen en Alternatief Rood.

In tegenstelling tot zowel de referentiesituatie als het Voornemen en Alternatief Rood worden daarnaast ook relatief veel nieuwe woningen belast door het verkeer over de A10. Dit is te verklaren door het feit dat er in het Alternatief Groen/Blauw geen afschermdende bebouwing langs de A10 is voorzien. In totaal ondervinden 421 nieuwe woningen een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) (61 daarvan zelfs meer dan 70 dB(A)). Hierbij gaat het vooral om woningen direct langs het zuidelijke deel van de Nieuwe Leeuwarderweg en om woningen in het noorden van het woongebied.

Ondanks het feit dat de geluidssituatie voor de bestaande woningen behoorlijk verbetert, is het totaal aantal belaste woningen bij Alternatief Groen/Blauw aanzienlijk groter dan bij de referentiesituatie. Dit maakt dat de effecten ten aanzien van geluid negatief (-) beoordeeld zijn.

Externe veiligheid

Net als bij het Voornemen en het Alternatief Rood scoort het Alternatief Groen/Blauw bij een vergelijking met de referentiesituatie ten aanzien van externe veiligheid voornamelijk negatief vanwege de externe veiligheid die samenhangt met het transport van gevaarlijke stoffen.

Bij Alternatief Groen/Blauw blijkt op het traject van de Nieuwe Leeuwarderweg de berekende frequentie van het GR maximaal 11,15 keer zo groot is als de oriëntatiewaarde. Dit is aanmerkelijk meer dan de berekende frequentie van 6,60 in de referentiesituatie. Ook bij Alternatief Groen/Blauw is de toename van het GR te verklaren door het bouwprogramma dat langs deze weg wordt toegevoegd. Ook hier dient de toename van het GR op het beoordeelde kilometervak van de Nieuwe Leeuwarderweg tot boven de oriëntatiewaarde te worden verantwoord, zoals voorgeschreven in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

8 NEUTRAAL BEOORDEELDE EFFECTEN

8.1 Overzicht ruimtelijke effecten

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
cultuurhistorie en archeologie	cultuurhistorische warden	0	0/+	0/+
	archeologische waarden	0	0	0

Neutrale scores worden alleen behaald ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie. Het Voornemen scoort ten aanzien van cultuurhistorische waarden minder positief dan

de alternatieven, aangezien bij het Voornemen wel aandacht is voor de waarde en functie van het Noordhollandsch Kanaal en zijn oevers, maar de bomerrij langs de Buikslotermeerdijk niet wordt verwijderd. Hierdoor wordt de molen aan de overzijde van het kanaal ook in de toekomst negatief beïnvloed. Net als bij de alternatieven zal de nieuw te ontwikkelen bebouwing, vanwege de grote afstand, de werking van de molen echter niet beïnvloeden.

Ten aanzien van zowel het Voornemen als de alternatieven is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen of en in welke mate het archeologisch bodemarchief zal worden aangetast met de ontwikkeling van het programma. Wanneer uit onderzoek blijkt dat het bodemarchief daadwerkelijk wordt verstoord of aangetast, volgt compensatie. Vooralnog zijn de effecten ten aanzien van archeologie voor alle drie de modellen neutraal beoordeeld.

8.2 Overzicht verkeerseffecten

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
parkeren	parkeerbalans	+	+	0
langzaam verkeer	barrièrewerking – fiets	0/+	0	+
	barrièrewerking – voetgangers	0/+	0	+
modal split	aandeel vervoerwijzen	0	0	0

8.2.1 Voornemen

Eén verkeersaspect krijgt een neutrale score, namelijk de modal split. De modal split zal bij het Voornemen (vrijwel) gelijk zijn aan die van de referentiesituatie. Op basis van verkeersmodelonderzoek is de verwachting dat circa 32% van de reizigers met het openbaar vervoer, 54% met de auto en 14% met de fiets zal gaan reizen. De invloed van de OV-knoop valt vrijwel in het niet bij de invloed die al uitgaat van de Noord/Zuidlijn.

8.2.2 Alternatief Rood

Er zijn nauwelijks verschillen te verwachten tussen het Voornemen en het Alternatief Rood wat betreft de modal split. Het Alternatief Rood scoort dan ook net als het Voornemen neutraal op dit aspect.

Het Alternatief Rood scoort wat betreft het thema verkeer daarnaast ook neutraal wanneer het de barrièrewerking voor fietsers en voetgangers betreft. Door de lichte toename van het autoverkeer ten opzichte van het Voornemen wordt de barrièrewerking van vooral de doorgaande wegen iets groter. De effecten zijn hier dan ook niet licht positief (zoals bij het Voornemen), maar neutraal beoordeeld.

8.2.3 Alternatief Groen/Blauw

Ook tussen het Voornemen en het Alternatief Groen/Blauw zijn nauwelijks verschillen te verwachten wat betreft de modal split. Het Alternatief Groen/Blauw scoort dan ook net als het Voornemen neutraal op dit aspect.

In tegenstelling tot het Voornemen en Alternatief Rood, waarbij wordt uitgegaan van een 'sluitende' parkeerbalans voor elk van de deelgebieden, is daarnaast voor het Alternatief Groen/Blauw uitwisseling van het beschikbare parkeerareaal tussen de verschillende

deelgebieden – daar waar mogelijk – het uitgangspunt¹⁰. Bij het analyseren van de (on)mogelijkheden zijn niet alleen parkeermotieven en aanwezigheidsmomenten meegenomen maar ook de gevolgen voor bijvoorbeeld de loopafstanden. Dit zal resulteren in een geringer aantal parkeerplaatsen. Dit is vanuit verkeersoverwegingen neutraal (0) beoordeeld, omdat het zal leiden tot meer autokilometers in verband met het zoeken naar een vrije plek. Anderzijds wordt er echter efficiënter met ruimte omgegaan.

8.3 Overzicht effecten groen, ecologie, water en bodem

Ten aanzien van de aspecten groen, ecologie, water en bodem behalen alleen het Voornemen en het Alternatief Rood een neutrale score op sommige onderdelen.

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
groen	Groene Scheg	0	+	+
ecologie	ecologische waarde (flora en fauna) lokaal beleid	-	0	-/0
water	kwantiteit water	0	0	+

8.3.1 Voornemen

Groene Scheg

Ten aanzien van de Groene Scheg vindt bij het Voornemen vanuit groene overwegingen zowel een positieve als negatieve ontwikkeling plaats. Samen komt dat op een neutrale score neer. Positief is dat de verbindende functie van de Buikslotermeerdijk binnen de Groene Scheg in het Voornemen blijft gehandhaafd en visueel versterkt wordt en dat er in de Groene Scheg een nieuw parkelement wordt ontwikkeld. Negatief vanuit groene overwegingen is dat de Groene Scheg versmalt door realisering van het Voornemen.

Kwantiteit water

In het Voornemen is meer ruimte voor waterberging, maar neemt de hoeveelheid verhard oppervlak ook toe. De inschatting is op dit moment dat dit elkaar compenseert en dat het effect daarom neutraal zal zijn.

8.3.2 Alternatief Rood

Ecologische waarde (flora en fauna) lokaal beleid

Het alternatief Rood scoort neutraal ten aanzien van ecologische waarde lokaal beleid aangezien er enerzijds biotopen verloren gaan, maar anderzijds ook nieuwe biotopen bijkomen. Zo zal het totale oppervlak bossingel en bosrand afnemen, waardoor het leefgebied voor bosvogels en bepaalde zoogdieren afneemt. Maar ook in het nieuwe park komen bosjes met struweel van hoge kwaliteit voor. Bovendien gaat de kwaliteit voor vogels die ook van een halfopen landschap houden en van zomen, erop vooruit. Ditzelfde geldt ook voor zoogdieren die ook zomen, ruig grasland en ruigte gebruiken.

¹⁰ De parkeerplaatsen van de Amsterdam Dome zijn niet van invloed op de parkeerbalans van de centrumstrip. Er wordt daarom niet verwacht dat de afname van het aanbod parkeerplaatsen door het wegvallen van de Amsterdam Dome negatieve invloed heeft op de parkeerbalans in het centrumgebied. De mogelijkheid van dubbelgebruik met de kantoorgebieden vervalst. Bij de uitwerking van deze deelgebieden (inclusief deelgebied IV) zal de parkeerbalans voor dit gebied opnieuw moeten worden bekeken en worden uitgewerkt.

Voor amfibieën en de kleine watersalamander gaat de waarde van het gebied tevens sterk vooruit, omdat er veel meer open water met natuurvriendelijke oevers aanwezig is en de waterkwaliteit toeneemt.

Omdat dit alternatief geen invloed op de graslanden van Waterland heeft is het effect op de Ransuil ook neutraal.

Kwantiteit water

In het rode alternatief is ongeveer evenveel oppervlaktewater opgenomen als in het Voornemen. Naar verwachting zullen de extra woningen die bij Alternatief Rood worden voorzien, niet leiden tot meer verhard oppervlak. Het gaat immers vooral om hoogbouw. De verhouding tussen oppervlaktewater en verhard oppervlak is dus ongeveer gelijk aan die bij het Voornemen. Dit maakt dat de effecten ten aanzien van de kwantiteit van water hier hetzelfde zijn beoordeeld, namelijk neutraal (0).

8.4 Overzicht effecten hinder en veiligheid

Zowel het Voornemen als de alternatieven scoren neutraal ten aanzien van luchtverontreiniging en verkeersveiligheid.

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
luchtkwaliteit	luchtverontreiniging	0	0	0
veiligheid	verkeersveiligheid	0	0	0

Luchtverontreiniging

Uit berekeningen is gebleken de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide en fijn stof nergens buiten de weg zelf worden overschreden. Dit geldt voor de referentiesituatie, het Voornemen en de alternatieven. Ook de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide wordt nergens overschreden. De grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof wordt wel overschreden. Dit is het gevolg van de hoge achtergrondconcentraties fijn stof in Nederland. Deze problematiek kan eenvoudigweg niet op lokaal niveau worden opgelost.

Gebleken is dat de verschillen tussen het Voornemen en de alternatieven verwaarloosbaar klein zijn. Ook ten opzichte van de referentiesituatie zijn de verschillen marginaal. Dit betekent dat de plannen voor het Centrum Amsterdam-Noord maar in zeer beperkte mate bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. De effecten van het Voornemen en de beide alternatieven ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn daarom neutraal (0) beoordeeld.

Verkeersveiligheid

Ook ten aanzien van verkeersveiligheid is een neutrale score (0) behaald. De nieuwe categorisering met bijbehorende vormgevingseisen zal de verkeersveiligheid ten goede komen. Er wordt een striktere scheiding aangebracht tussen wegen met een stroomfunctie, ontsluitende functie of toegangsfunctie. Daarnaast wordt een groot deel van het doorgaande verkeer uit het gebied gehaald door het verwijderen van het Waddenwegviaduct. Ook dit heeft een positief effect (+) op de verkeersveiligheid.

De fietsroutes zijn ofwel solitaire fietspaden ofwel gesitueerd langs 50 km/uur wegen. Kruisingen tussen langzaam verkeer en snelverkeer worden zoveel mogelijk

ongelijkvloers opgelost. Waar dat niet mogelijk is speelt verkeersveiligheid bij de inrichting van de gelijkvloerse kruising een belangrijke rol (uitgangspunt: verkeersregelinstantie en middenheuvels).

9 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

In het MMA zijn zoveel mogelijk verschillende planonderdelen opgenomen die het beste of minst slecht scoren bij de effectbeoordeling. De nadelige gevolgen voor het milieu worden in het MMA dus zoveel mogelijk voorkomen. Voor zover dit niet mogelijk is, zijn deze nadelige gevolgen beperkt (gemitigeerd) door de toepassing van maatregelen (zie hoofdstuk 10).

In tabel 3 is het programma van het MMA weergegeven.

Tabel 3 Programma MMA

Funcities	Omvang
Wonen	conform Voornemen
Sportvelden	
commerciële voorzieningen (horeca, detailhandel, diensten)	
grootschalige winkels	
uitgaansvoorzieningen (bioscoop, cultuur en leisure)	
maatschappelijke voorzieningen (kerk, ROC, CWI, school)	
Amsterdam Dome ¹¹	
Kantoren	
Bedrijfsruimte	
multifunctionele ruimte	-50.000 m ² b.v.o.

De verschillen ten opzichte van het Voornemen zijn:

- 50.000 m² b.v.o. multifunctionele ruimte minder. Ten zuiden van de IJdoornlaan zijn ten westen van de Singel, aan de rand van de parkzone, drie extra wooncomplexen van 15 lagen voorzien. In totaal gaat het hierbij om circa 225 woningen;
- de Singel ligt meer naar het westen en bindt parkzone aan woongebied;
- ten oosten van de Singel verder verdichten (laagbouw vervangen door hoogbouw);
- ten westen van de Singel woningen in lagere dichtheid in groenere/ecologische omgeving;
- de Singel heeft over de gehele lengte en aan beide zijden natuurlijke oevers;
- bebouwingsstrook langs de westzijde van de Singel komt te vervallen. De woningen worden gecompenseerd door intensivering van het ruimtegebruik en toevoeging van extra wooncomplexen tussen de Singel en de parkzone;
- bebouwingsstrook langs de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg, ten zuiden van de IJdoornlaan, komt te vervallen;
- sportvelden DWV verplaatsen naar buiten het plangebied;
- uitbreiding parkzone in zuidelijke richting met meer ruimte voor waterberging en natuur (waterrijk rietland);

¹¹ Ondanks dat het topsportcentrum Amsterdam Dome niet zal worden gerealiseerd, is de voorziening toch als onderdeel van de planontwikkeling meegenomen in het SMB/MER. Het topsportcentrum fungeert in het SMB/MER als worst-case scenario voor een mogelijk toekomstige vrijetijdsvoorziening met een publieksaantrekkende werking.

- tussen begraafplaats en Jeugdland ligt een strook met een natuurlijke inrichting;
- doortrekken van de Wieden in zuidelijke richting;
- ter hoogte van de afrit Nieuwe Leeuwarderweg/ IJdoornlaan worden geluidsschermen voorzien.

In onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen de effecten van het Voornemen en het MMA.

Tabel 4 Overzicht effecten

Aspect	Criteria	Voornemen	MMA
ruimtelijke structuur	stedelijke structuur	+	+
	functiemenging	+	+
	intensiteit ruimtegebruik	+	+
ruimtelijke kwaliteit	ruimtelijke kwaliteit Groene Scheg	0/+	+
	gebruikswaarde	+	+
	belevingswaarde	+	+
cultuurhistorie en archeologie	cultuurhistorische waarden	0	0/+
	archeologische waarden	0	0
autoverkeer	netwerkopbouw – auto	+	+
	verkeersafwikkeling – auto	-/0	-/0
parkeren	parkeerbalans	+	+
openbaar vervoer (OV)	aanbod OV	+	+
	draagvlak voor OV	0/+	+
langzaam verkeer	netwerkopbouw – fiets	+	+
	barrièrewerking – fiets	0/+	+
	netwerkopbouw – voetgangers	+	+
	barrièrewerking – voetgangers	0/+	+
modal split	aandeel vervoerwijzen	0	0
groen	Groene Scheg	0	+
	groenstructuur	0/+	+
	kwantiteit	-	-
	kwaliteit	0/+	+
ecologie	Flora- en faunawet/ Habitatrichtlijn	-	0
	ecologische waarde (flora en fauna) landelijk beleid	-/0	+
	ecologische waarde (flora en fauna) lokaal beleid	-	-/0
	ecologische verbindingzones	-	+
water	watersysteem	+	+
	kwantiteit water	0	0/+
	kwaliteit water	0/+	+
bodem	bodemkwaliteit	0/+	0/+
geluid	geluidshinder	-/0	-/0
luchtkwaliteit	luchtverontreiniging	0	0
veiligheid	externe veiligheid	-	-/0
	verkeersveiligheid	0	0
	sociale veiligheid	+	+

Uit de tabel blijkt dat de grootste verschillen tussen het Voornemen en het MMA bestaan op de aspecten openbaar vervoer en langzaam verkeer, groen, ecologie, water en veiligheid.

Cultuurhistorische waarden

Het MMA scoort op het aspect cultuurhistorische waarden positiever dan het Voornemen, omdat de bomerij langs de Buikslotermeerdijk net als bij de alternatieven wordt verwijderd. Hierdoor wordt de molen aan de overzijde van het kanaal niet langer negatief beïnvloed.

Openbaar vervoer

Verdichting van wonen, werken en recreëren in de nabijheid van OV-haltes en – knooppunten geeft een beter aanbod aan het OV-systeem, hetgeen het MMA beter doet scoren wat betreft draagvlak voor OV.

Langzaam verkeer

Het MMA scoort tevens beter wat betreft barrièrewerking. Bij het MMA is de barrièrewerking van de IJdoornlaan voor fietsers die van het noordelijke woongebied naar het zuidelijke willen of vice versa nog kleiner door de doorgaande langzaam verkeer verbinding onder de IJdoornlaan door. Het MMA volgt hierbij meer het Alternatief Groen/Blauw.

Groen

Het MMA scoort vooral beter ten aanzien van groen doordat de parkzone een meer integraal onderdeel uitmaakt van de Groene Scheg. Ook de directe koppeling van het park aan de Singel levert een positief effect op voor de groenstructuur. De groene invulling van de strook tussen Jeugdland en de begraafplaats versterkt daarnaast de groenstructuur. Ook de hagen langs de IJdoornlaan en de groene invulling van de hoofdwinkelroute leveren een positieve bijdrage aan de groenstructuur.

Onderscheid tussen een intensief recreatief en een extensief ecologisch gedeelte binnen de parkzone zorgt voor extra kwaliteit van het groen, evenals zachte oevers in plaats van stenige kades.

Een parkgebied van voldoende omvang om een uitlooptgebied van hoge kwaliteit te bieden voor de omwonenden zorgt daarnaast voor een verbetering. Tevens moet worden gekeken naar fiets/wandelverbindingen tussen het centrumgebied en de parken in de omgeving, zoals het Noorderpark.

Ecologie

Een gebied met moeras en veel open water aanleggen op het terrein van het sportpark, zoals bij het MMA gebeurt, is vanuit de ecologische waarde (flora en fauna) gezien een verbetering. Door de eilandenstructuur/ slagenstructuur ontstaat veel oeverlengte. De kwaliteit neemt met het aanleggen van een moeras ook toe, aangezien de soortenrijkdom en de natuurwaarde van de natuurtypen moeras en water en oever hoger is dan van bos.

Ecologisch gezien werkt één goede (brede) verbinding beter dan twee smalle. De kwaliteit van de verbinding langs de Buikslotermeerdijk wordt verhoogd door op de oostkant van de Buikslotermeerdijk zomen langs de struwelen aan te leggen. Tevens verbetert de verbindingzone voor amfibieën, als een natte oever wordt aangelegd aan

de westkant van het talud. De passeerbaarheid van de A10 en IJdoornlaan voor zoogdieren en amfibieën kan ook verbeterd worden.

Water

Het MMA scoort positiever dan het Voornemen op de onderdelen kwantiteit en kwaliteit. Er worden in het MMA wel meer woningen ontwikkeld, maar er wordt ook meer oppervlaktewater opgenomen dan in het Voornemen, zo wordt in de uitbreiding van de parkzone meer ruimte ingericht ten behoeve van waterberging.

De hogere score ten aanzien van kwaliteit van water wordt vooral veroorzaakt door het aanleggen van de verbinding bij de Wieden en de aansluiting van het water in het park op de Singel, waardoor de doorstroming beter zal worden dan in het Voornemen.

Geluidhinder en externe veiligheid

Geluidhinder is het enige aspect waarop het MMA minder positief scoort dan het Voornemen. Dit heeft vooral te maken met de keuze om in verband met externe veiligheid direct langs de Nieuwe Leeuwarderweg geen of minder woningen te plaatsen en dus ook geen geluidswerende woningbouw. Over de Nieuwe Leeuwarderweg vindt immers transport van gevaarlijke stoffen plaats. Des te hoger de bebouwingsdichtheid direct langs deze transportas, des te hoger is het groepsrisico (GR). Door het verder bouwen, wordt het groepsrisico kleiner.

10 MITIGERENDE MAATREGELEN

De mitigerende maatregelen hebben vooral betrekking op de aspecten en onderdelen waarop het Voornemen en de alternatieven een licht negatieve of negatieve score behalen. Per aspect worden hieronder de maatregelen besproken.

10.1 Ruimte

Voor de ruimtelijke effecten zijn geen compenserende en/ of mitigerende maatregelen aan de orde, omdat alle effecten neutraal of (zeer) positief zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

10.2 Verkeer

Verkeersafwikkeling

Bezien moet worden of de aangegeven 'knelpunten' van een dusdanige omvang zijn dat mitigerende maatregelen nodig zijn en of er fysiek ruimte is voor eventuele verbeteringen. Het gaat om de volgende locaties:

- de A10;
- de wegvakken 8 (Nieuwe Leeuwarderweg) en 13 (IJdoornlaan);
- wegvakken 9 (Nieuwe Leeuwarderweg) en 30 (Nieuwe Purmerweg);

Aangezien de meeste wegvakken nog niet hun maximale capaciteit hebben bereikt, zal de inrichting van de kruispunten maatgevend zijn voor de uiteindelijke doorstroming en afwikkeling.

Overig

Voor de overige effecten ten aanzien van verkeer zijn geen compenserende en/ of mitigerende maatregelen aan de orde, omdat alle effecten neutraal of positief zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

10.3 Groen, ecologie, water en bodem

Groen

Bij alle alternatieven neemt het totale oppervlak groen af ten opzichte van de referentiesituatie. Gezien het programma, is het vrijwel niet mogelijk om binnen het plangebied substantieel extra ruimte voor groen te creëren. Het verlies aan oppervlak zal echter gecompenseerd worden door een hogere kwaliteit van het groen.

Ecologie

Het verminderde oppervlak foerageergebied voor vleermuizen kan voor een deel worden gemitigeerd door de kwaliteit van het overblijvende foerageergebied te verhogen. Dit kan door aanleg van natuurvriendelijke oevers (zie hierna), wat leidt tot het vóórkomen van meer insecten. Ook de Singel kan in de toekomst mogelijk als foerageergebied dienen.

Daarnaast kunnen voor vleermuizen technische maatregelen worden genomen. Bijvoorbeeld kunnen in de nieuwe gebouwen door eenvoudige maatregelen verblijven voor Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger gecreëerd worden.

In de parkzone kunnen vleermuiskasten worden opgehangen. Deze kasten worden door vleermuizen in de herfst tijdens de parings- en baltstijd gebruikt.

Het negatieve effect op de ecologische verbindingzone bij het Voornemen kan worden gemitigeerd door de passeerbaarheid van de IJdoornlaan en de A10 te verhogen. Deze maatregel is ook opgenomen in Alternatief Rood en Alternatief Groen.

De negatieve beoordeling bij het Voornemen van de effecten met betrekking tot de ecologische waarde komt vooral tot stand door het kleinere oppervlak van het groengebied. De gedeeltelijke verbetering van de ecologische kwaliteit door waterkwaliteitsverbetering en toename van oevers weegt niet op tegen het oppervlakteverlies. Dit hangt onder andere samen met het feit dat het overblijvende groengebied ingericht wordt als park en een grote recreatiedruk kent. Als reden is hiervoor ook aangegeven dat de ecologische kwaliteit van de oevers beperkt is, omdat de nieuwe oevers in een rechte lijn worden aangelegd. De ecologische kwaliteit van het alternatief kan worden verbeterd door de oeverlengte te verlengen (door een “golfvormig” verloop) en de oevers natuurvriendelijk in te richten en te beheren. In de nieuwe wijken kunnen eenvoudige maatregelen worden genomen om de kwaliteit voor algemene stadsoorten te vergroten. Te denken valt aan dakpannen voor gierzwaluwen, nestkasten, compost- of takkenhopen voor egels en natuurvriendelijk beheer van bermen.

Voor de overige effecten ten aanzien van groen en de effecten ten aanzien van water en bodem zijn geen compenserende en/ of mitigerende maatregelen aan de orde, omdat alle effecten neutraal of positief zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

Water

Om de waterkwaliteit verder te verbeteren kunnen de mogelijkheden onderzocht worden voor het aanleggen van helofytenfilters.

Bodem

Voor de effecten ten aanzien van bodemkwaliteit zijn geen compenserende en/ of mitigerende maatregelen aan de orde, omdat alle effecten neutraal of positief zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

10.4 Hinder en veiligheid

Geluid

Bij het Voornemen, Alternatief Rood en Alternatief Groen/Blauw is een mitigerende maatregel het plaatsen van een geluidsscherm langs de Nieuwe Leeuwarderweg tussen Van Heekweg en IJdoornlaan.

Bij Alternatief Groen/Blauw kunnen effecten gemitigeerd worden door afscherpende bebouwing langs de A10 te situeren of hier het geluidsscherm door te trekken; de afscherpende bebouwing dient dan langs het zuidelijke deel van de Nieuwe Leeuwarderweg te komen.

Luchtkwaliteit

De bronnen die leiden tot de hoge achtergrondconcentraties fijn stof liggen ver buiten het plangebied. Het bevoegd gezag voor het treffen van maatregelen om de knelpunten met betrekking tot fijn stof weg te nemen ligt vooral op nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Op nationaal niveau worden maatregelen voorbereid om bijvoorbeeld dieselmotoren schoner te maken. Op stedelijk niveau wordt een plan van aanpak opgesteld dat op 1 mei 2005 gereed moet zijn. Dit plan van aanpak zal maatregelen bevatten om de luchtkwaliteit vanaf 2010 te laten voldoen aan de dan geldende normen. Deze maatregelen kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld doorstromingsmaatregelen, maatregelen voor het wagenpark van de gemeente (overschakeling op andere brandstof), maatregelen om vrachtverkeer terug te dringen, snelheidsbeperkende maatregelen en maatregelen ter versterking van het openbaar vervoer. De verwachting is dat al deze maatregelen tot resultaat hebben dat de luchtkwaliteit na 2010 in het Centrumgebied Amsterdam-Noord voldoet en kunnen daarmee als mitigerende maatregelen beschouwd kunnen worden.

In aanvulling op de mitigerende maatregelen op stedelijk niveau kan in het Voornemen, het alternatief Rood en het alternatief Groen/Blauw gedacht worden aan het minder intensief en/of minder dicht op de weg bouwen langs de A-10, de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan. Vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit is het eveneens van belang om aandacht te besteden aan de inrichting van kruispunten die van belang zijn voor de doorstroming en afwikkeling van het verkeer.

Externe veiligheid

In het rapport Externe Veiligheid MER Centrumgebied Amsterdam-Noord (AVIV, december 2004) is aangegeven dat de mitigerende maatregelen voor het transport van gevaarlijke stoffen veelal buiten het beleidsgebied van het lokale bevoegd gezag ligt. Een voorbeeld is het aanbrengen van hittewerende coatings op tankauto's. Een andere maar meer lokale mitigerende maatregel buiten het plangebied, is het opheffen van de verkooppunten aan de Meeuwenlaan en Hamerstraat of bevoorrading van deze stations via een andere route met minder intensieve bebouwing dicht op de weg.

Sluiting van het tweelingstation aan de Nieuwe Leeuwarderweg, ten zuiden van het plangebied, leidt tot slot een reductie van de transportintensiteit van GF3 (tot vloeistof verdacht brandbaar gas, veelal LPG), met als gevolg een evenredige reductie van de overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het transport van brandbare vloeistof (LF) bepaalt mede het groepsrisico tot enkele honderden slachtoffers, maar dit transport alleen zou niet leiden tot overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Binnen het plangebied kan het groepsrisico vooral beïnvloed worden door minder intensieve bebouwing dicht op de Nieuwe Leeuwarderweg anderzijds.

In het kader van externe veiligheid dient in de toekomst gestreefd te worden naar meer aandacht voor beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Brandweer en andere hulpdiensten spelen hierbij een centrale rol.

Verkeersveiligheid

In de verdere planuitwerking kan aandacht worden besteed aan de inrichting van de voetgangersoversteekplaatsen, snelheidsremmende maatregelen en voorzieningen voor minder validen.

Overig

Voor sociale veiligheid zijn geen compenserende en/ of mitigerende maatregelen aan de orde, omdat alle effecten neutraal of positief zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

11 TIJDELIJKE EFFECTEN EN FASERING

Tijdens de aanleg van de verschillende planonderdelen zal een aantal werkzaamheden met mogelijke gevolgen voor het milieu plaatsvinden. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in werkzaamheden ten behoeve van het bouwrijp maken en bouw en aanlegwerkzaamheden. De totale aanlegactiviteit zal een periode van circa veertien jaar in beslag nemen.

Voor de volgende milieuaspecten is mogelijk sprake van tijdelijke effecten:

- verkeer (aantal verkeersbewegingen als gevolg van transport van bouwmaterialen en afvalstoffen);
- hinder (bouwlawaai, licht);
- natuur (verstoring).

Door middel van fasering (de volgorde waarin de verschillende planonderdelen worden gerealiseerd) en diverse maatregelen en afspraken tijdens de uitvoering wordt getracht deze hinder te beperken.

12 LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE

Ten tijde van het opstellen van het MER was nog niet alle informatie beschikbaar. Hieronder wordt beschreven welke betekenis dit heeft voor de beschrijving van de milieueffecten. Tevens bevat dit hoofdstuk een aanzet voor een evaluatieprogramma. Het bevoegd gezag is op basis van de Wet milieubeheer verplicht zo'n programma op te stellen. Een dergelijk programma heeft als doel om de voorspelde effecten te kunnen vergelijken met de daadwerkelijk optredende effecten.

In onderstaande tabel zijn de leemten in kennis samengevat.

Tabel 5 Overzicht leemten in kennis

Aspect	Onzekerheid
Duurzaam bouwen	<ul style="list-style-type: none"> Duurzaamheidsoverwegingen hebben gedurende het hele planproces tot op heden een rol gespeeld. In dit SMB/MER komen zij terug bij of vormen zij de achtergrond voor verschillende beoordelingscriteria. In een latere fase van het project komen duurzaam bouwen aspecten weer expliciet aan de orde. Zo is in het uitvoeringsbesluit voor Deelgebied II uitgegaan van afspraken uit de Basiskwaliteit Woningbouw 2003.
Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> Bij de inschatting van eventuele effecten ten aanzien van archeologie is gebruik gemaakt van schriftelijke bronnen, in een vervolgstadium zal om meer zekerheid te krijgen nader archeologisch onderzoek uitgevoerd dienen te worden.
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> Onzekerheid over hoeveel toekomstige inwoners van het plangebied daadwerkelijk over een auto zullen beschikken en hoe vaak zij hun auto zullen gebruiken. Tevens is niet met zekerheid te bepalen of de ochtendspits afwijkt van de avondspits.
Flora- en faunaweg/ Habitatrichtlijn	<ul style="list-style-type: none"> Bekend is dat vleermuizen foerageren in het plangebied. Uit veldbezoeken is gebleken dat in de eerste gebieden die aan snee zijn, geen verblijfplaatsen of paarplaatsen aanwezig zijn. In de loop van het ontwikkelingsproces moet nader onderzoek worden uitgevoerd om deze gegevens meer in detail in beeld te krijgen en te actualiseren. Dit onderzoek is tevens noodzakelijk, aangezien door de ingrepen negatieve effecten op beschermde soorten kunnen optreden, waarvoor een ontheffing Flora- en faunawet dient te worden aangevraagd.
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Aangenomen mag worden dat voertuigen in de toekomst stiller worden. De mate waarin is nu niet bekend en zal pas later duidelijk worden. Omdat het aantal vervoersbewegingen niet met 100% zekerheid te bepalen is, zijn de geluidsemissies die samenhangen met de vervoersbewegingen ook niet met totale zekerheid te bepalen. De telling van het aantal en de ligging van de geprojecteerde woningen staat niet vast, omdat het MER gebaseerd is op het SP (en dus niet op vastgestelde bestemmingsplannen).
Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Naar verwachting zal door technologische ontwikkeling van verbrandingsmotoren de emissie in de toekomst afnemen. In welke mate dit gebeurt, is op dit moment niet vast te stellen. De emissies zijn afhankelijk van het aantal vervoersbewegingen in en rondom het plangebied, het aantal verkeersbewegingen dat daadwerkelijk ontstaat bij de ontwikkeling is onzeker en daardoor is ook de omvang en samenstelling van de emissies niet met totale zekerheid te bepalen. Momenteel wordt overleg gevoerd met de GG&GD over het eventueel plaatsen van extra meetpunten in het centrumgebied. Hierdoor is het mogelijk om op detailniveau de luchtkwaliteit in het plangebied te bepalen en in de toekomst blijvend te monitoren.
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Er zijn geen berekeningen naar de verkeersveiligheid uitgevoerd. Beoordeling heeft hier plaatsgevonden door expert judgements van externen op basis van kwalitatieve informatie.
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Ondanks het wegvallen van de Amsterdam Dome, blijft externe veiligheid een aandachtspunt. Door overschrijding van de oriëntatiewaarde blijft een intensief traject van overleg met de hulpdiensten (o.a. brandweer, politie en GHOR (Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen))- vereist en zullen in de ontwerpfase de maatregelen uit het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in het ontwerp worden meegenomen.

In tabel 6 is aangegeven waarop het evaluatieprogramma zich zou kunnen richten.

Tabel 6 Voorzet onderdelen evaluatieprogramma per milieuaspect

Aspect	Onderdeel evaluatieprogramma
Ruimte	<ul style="list-style-type: none"> Aard en omvang van voorzieningen Functioneren van voorzieningen Gebruik van voorzieningen Inpassing van archeologie en cultuurhistorie in architectuur, stedenbouw en beeldende kunst
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> Autobezit Vervoerswijzen Verkeersintensiteiten

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkeersveiligheid ▪ Parkeerhinder
Groen, ecologie, water en bodem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ecologisch onderzoek ▪ Metingen waterkwantiteit/ peilmetingen ▪ Metingen waterkwaliteit ▪ Metingen bodem
Hinder en veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geluidbelasting aan gevels woningen langs ontsluitingswegen ▪ Gevolgen verkeerstoename voor luchtkwaliteit door monitoring ▪ Waardering leefomgeving door inwoners en mensen die er werken ▪ Betrokkenheid/afstemming hulpdiensten

BIJLAGE 1 RICHTLIJNEN

Richtlijnen voor het milieueffectrapport Centrum Amsterdam Noord

16 februari 2004

Het MER dient zich op twee hoofdpunten te concentreren:

- 1) alle relevante verkeersaspecten (capaciteit, parkeren, emissies, geluid)
- 2) de gefaseerde aanpak (flexibiliteit en overlastproblematiek in relatie tot verkeer)

I) Verkeer en Gefaseerde Aanpak

Het plan voor het Centrum Amsterdam Noord (CAN) zal resulteren in een sterke intensivering van het gebruik van het gebied. Versterking van het winkelcentrum, toevoegen van centrumfuncties (bibliotheek, theater et cetera), toevoeging van grote publiekstrekkers (topsportcomplex, woonwarenhuis, megabioscoop) en een groot aantal nieuwe woningen. De verkeers-aantrekkende werking en in het verlengde daarvan de verkeersafhandeling bepalen in belangrijke mate de toekomstige leefkwaliteit (milieusituatie) in het gebied. Omdat ook de m.e.r.-plicht gestoeld is op deze publieksaantrekkende werking (500.000 bezoekers per jaar of meer) en in het verlengde daarvan de publieksaantrekkende werking, moet het accent van het MER daar dan ook gelegd worden.

Ten aanzien van Verkeer:

- * Beschrijf de functionele opbouw van het wegennet (auto én fiets) in de huidige en toekomstige situatie (wegencategorisering) alsmede het gebruik daarvan. Door de voor-genomen veranderingen in de verkeersinfrastructuur zullen verkeersstromen over an-dere wegen worden geleid en meer worden gebundeld. Door de intensivering en uit-breiding van stedelijke functies zal het verkeersaanbod aanzienlijk toenemen. In het MER dient duidelijk gemaakt te worden dat de toekomstige wegeninfrastructuur deze ontwikkelingen aan kan. Is er sprake van voldoende restcapaciteit? Het bevoegd gezag ad-vi-seert daarbij om de toekomstige verkeersafwikkeling kwantitatief te presenteren (in I/C-verhoudingen) om zo de kwaliteit van de doorstroming inzichtelijk te maken.
- * Beschrijf hoe de toekomstige wegenstructuur zal bijdragen aan een hogere verkeers-veiligheid. Oftewel, op welke wijze zal de voorgestelde ruimtelijke ordening een bijdrage leveren aan een duurzaam veilige wegomgeving?
- * De voorzieningen in het gebied hebben functies van locale, regionale en bovenregionale aard. Geef inzicht in de herkomsten van bezoekers en andere doelgroepen. Welke ver-wachting is gerechtvaardigd ten aanzien van het gebruik van het openbaar vervoer? De vervoerwijzekeuzeverdeling dient in beeld gebracht te worden (modal split).
- * In het MER dient aandacht geschonken te worden aan het voetgangersverkeer. De mate van scheiding/menging met overige verkeerssoorten kan worden beschreven. De oversteekbaarheid van relevante wegvakken kan worden berekend.
- * Het bevoegd gezag ziet in de ontwikkeling van het openbaar vervoerknooppunt (transferium) goede mogelijkheden om milieuvriendelijke vervoerwijzen te stimuleren. In die zin is 'mobiliteit' een relevant thema in het toetsingskader en kunnen de daarbij behorende randvoorwaarden worden toegevoegd aan de beoordelingscriteria voor verkeer conform de Startnotitie.

- * In het MER dient de vraag beantwoord te worden of het transferium een rol kan en zal gaan spelen in het regionale woon-werkverkeer. Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?
- * Voor een goede bereikbaarheid van het plangebied is ook het parkeren van groot belang. Welk beleid ten aanzien van het parkeren zal er worden gevoerd? Schenk daarbij aandacht aan het in de Startnotitie beschreven dubbelgebruik (uitwisseling tussen functies). Welke parkeervraag wordt verwacht (in normale en pieksituaties) en welk aanbod van parkeerplaatsen past daar bij? Kortom, er dient een parkeervisie beschreven te worden, inclusief het in te zetten instrumentarium ter beheersing en regulering van het parkeren.
- * Beschrijf de gecumuleerde verkeerssituatie alsmede de milieugevolgen van de toename van het verkeer (emissies, fijn stof, geluid) en in hoeverre er sprake zal zijn van overschrijdingen van geldende normen en op welke plaatsen dat mogelijk het geval zal zijn (op kaart weergeven).
- * In het MER dienen inrichtingsalternatieven en -varianten alleen dan opgenomen te worden wanneer deze leiden tot wezenlijke verschillen in de verkeerssituatie en daarmee in de daarvan afgeleide milieugevolgen[1]. Tevens dienen de beschreven alternatieven en varianten in het MER van nut te zijn voor de besluitvorming.

Ten aanzien van de Gefaseerde Aanpak:

Realisatie van het plan wordt over een lange tijd uitgesmeerd. Dit zal zonder enige twijfel leiden tot kleinere en grotere aanpassingen van het plan in de tijd. Het zou goed zijn wanneer het MER informatie bevat om dergelijke wijzigingen te kunnen beoordelen op hun milieugevolgen.

- * In het MER dient de fasering van de verschillende planonderdelen beschreven te worden. Tevens dient de flexibiliteit van de planonderdelen daarbij betrokken te worden: welke grote(re) en kleine(re) wijzigingen, met significante milieugevolgen, kunnen er mogelijk allemaal optreden? Er dient aandacht te worden geschonken aan de milieugevolgen van fasering en van de wijzigingen. In het MER dient een maximalisatiealternatief (wat kan er allemaal gebeuren qua milieugevolgen wanneer alle voorzieningen en andere aspecten volledig gerealiseerd worden?) uitgewerkt te worden.
- * Daarnaast dient er een worst-case van de maximalisatie beschreven te worden: uitverkocht topsportcentrum, volle zalen in de megabioscoop, koopavond et cetera). Een dergelijk alternatief en worst-case-scenario kunnen ook inzicht verschaffen in de (maximale) consequenties van de kleinere en grotere toekomstige veranderingen.
- * Het is ook denkbaar dat er te weinig bezoekers op de verschillende voorzieningen afkomen. Hoe toekomstbestendig zijn de voorzieningen die gebouwd worden? Zijn er alternatieve bestemmingen voor de voorzieningen denkbaar? En wat zijn daar de milieugevolgen van?
- * Wat zullen de verkeerseffecten zijn tijdens de aanleg- c.q. bouwfase? Daarbij dient aandacht geschonken te worden aan het bouwverkeer, maar ook aan de verkeers-hindersituatie gedurende de gehele bouwfase. Aan welke maatregelen wordt daarbij gedacht? Zullen de faseringsvarianten ook leiden tot andere verkeerssituaties? Zo ja, dan dient dit in het MER beschreven te worden.

II) Overige aspecten

Stedenbouwkundig vormt het plan een geheel. In het MER dient het plangebied nader on-der-bouwd te worden. Het achterliggende doel is in ieder geval helder: het creëren van een vitale en leefbare stadskern voor Amsterdam-Noord. Milieukundig kan het plangebied echter in twee sterk verschillende delen worden gesplitst. Het gebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg is reeds volledig verstedelijkt en versteend. Het gebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg is nog overwegend groen en maakt deel uit van de zogenaamde Groene Scheggen van Amsterdam. De veranderingen in dit gebied zijn ingrijpender. Een deel van het groen 'versteent' en dit heeft gevolgen voor zowel de waterhuishouding als de groen-structuur. Hieruit volgen verschillende aandachtspunten voor het MER:

- * Beschrijf de ingrepen in de waterhuishouding (waterkwaliteit, watercirculatie, % open water, polderpeilen, bergingscapaciteit et cetera) en plaats deze ingrepen in een integrale waterhuishoudkundige visie op het gebied. In het kader van de Watertoets kunnen er varianten naar voren komen ten aanzien van de uitvoering van het plan.
- * Beschrijf de actuele waarde van de Groene Scheg (ecologisch, cultuurhistorisch, landschappelijk en recreatief) en geef aan hoe deze waarden door het voorliggende plan zullen worden beïnvloed. Ook deze uitwerking kan leiden tot varianten in de uitvoering van het plan.

Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de volgende twee aspecten:

- * Op welke wijze worden de principes van duurzaam bouwen verankerd in het uitwerkings- en realisatieproces.
- * Er dient aandacht geschonken te worden in het MER aan de verschillende cultuur-historische aspecten - waaronder zonnig de archeologische - en in het bijzonder aan krijtmolen d'Admiraal. De mogelijk ernstige gevolgen van de voorgestelde ontwikkelingen op de verschillende cultuurhistorische objecten dienen in het MER beschreven te worden[2].

Ten aanzien van het te nemen besluit: zorg dat het MER goed aansluit bij het besluit - het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan - dat moet worden genomen c.q. de keuzes die daarbij moeten worden gemaakt. Uitwerkingen in details hoeven niet per sé in het MER, maar kunnen in bijlagen worden toegevoegd voor zover detailuitwerkingen nodig zijn voor onderbouwing van in het MER verwerkte gegevens of conclusies. In het MER dient goed en goed leesbaar kaartmateriaal te worden opgenomen. Ook aan de samenvatting dient aandacht geschonken te worden, omdat met name de samenvatting gelezen wordt door de belang-stellenden en de besluitnemers. Alle belangrijke strategische informatie, die van belang is voor de besluitvorming, dient in de samenvatting te worden opgenomen.

[1] Zie tevens bijlage 4, inspraakreactie nummer 9, van Vereniging Amsterdam Noord Groene Stad Aan Het Water (ANGSAW), inzake opmerkingen over alternatieven en varianten.

[2] Zie tevens bijlage 4, inspraakreactie nummer 7 van Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord inzake de verschillende cultuurhistorische aspecten en in het bijzonder krijtmolen d'Admiraal.

BIJLAGE 2 LIGGING PLANGEBIED



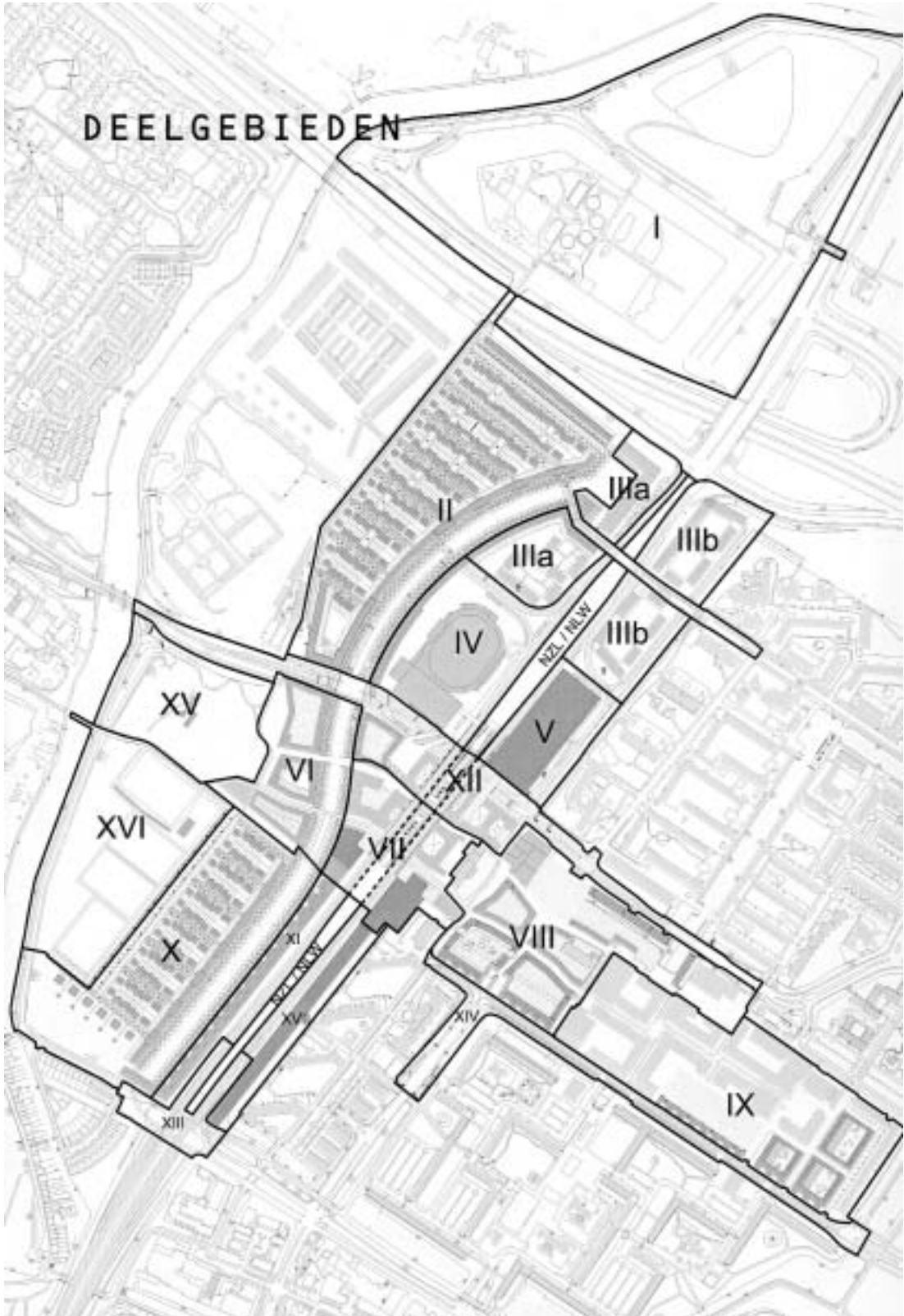
figuur 1.2 plangebied



BIJLAGE 3 KAART VOORNEMEN






BIJLAGE 4 OVERZICHTSKAART DEELGEBIEDEN



BIJLAGE 5 BELANGRIJKSTE ONTSLUITENDE WEGEN



-  Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen
-  Wijkontsluitingswegen
-  Erftoegangswegen

Soeters Van Eldijk Peere architecten

BIJLAGE 6 ALTERNATIEF ROOD

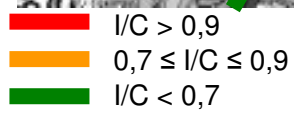


BIJLAGE 7 ALTERNATIEF GROEN/BLAUW



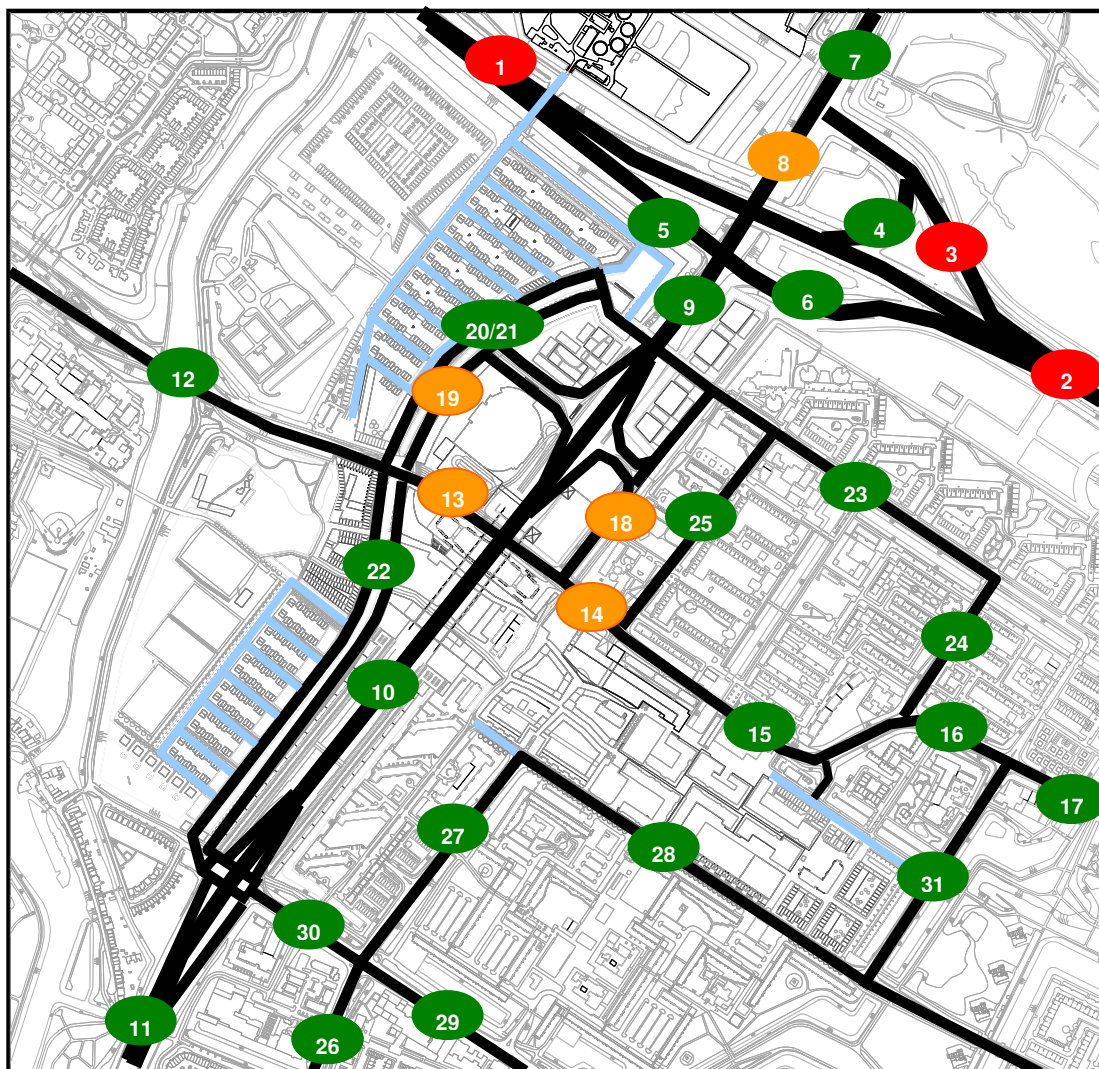
BIJLAGE 8 I/C-VERHOUDING PER ETMAAL – NULALTERNATIEF

I/C-verhouding per etmaal – Nulalternatief



BIJLAGE 9 I/C-VERHOUDING PER ETMAAL – VOORNEMEN

I/C-verhouding per etmaal – Voornemen



- I/C > 0,9
- $0,7 \leq I/C \leq 0,9$
- I/C < 0,7

BIJLAGE 10 OVERZICHT EFFECTEN

Aspect	Criteria	Voornemen	Alternatief Rood	Alternatief Groen/Blauw
ruimtelijke structuur	stedelijke structuur	+	+	0/+
	functiemenging	+	+	+
	intensiteit ruimtegebruik	+	+	+
ruimtelijke kwaliteit	ruimtelijke kwaliteit Groene Scheg	0/+	+	+
	gebruikswaarde	+	+	+
	belevingswaarde	+	+	+
cultuurhistorie en archeologie	cultuurhistorische waarden	0	0/+	0/+
	archeologische waarden	0	0	0
autoverkeer	netwerkopbouw – auto	+	+	+
	verkeersafwikkeling – auto	-/0	-/0	-/0
parkeren	parkeerbalans	+	+	0
openbaar vervoer (OV)	aanbod OV	+	+	+
	draagvlak voor OV	0/+	+	0/+
langzaam verkeer	netwerkopbouw – fiets	+	+	+
	barrièrewerking – fiets	0/+	0	+
	netwerkopbouw – voetgangers	+	+	+
	barrièrewerking – voetgangers	0/+	0	+
modal split	aandeel vervoerwijzen	0	0	0
groen	Groene Scheg	0	+	+
	groenstructuur	0/+	0/+	+
	kwantiteit	-	-	-/0
	kwaliteit	0/+	+	+
ecologie	flora- en faunawet/ Habitatrichtlijn	-	-/0	-/0
	ecologische waarde (flora en fauna) landelijk beleid	-/0	0/+	+
	ecologische waarde (flora en fauna) lokaal beleid	-	0	-/0
	ecologische verbindingzones	-	+	+
water	watersysteem	+	+	+
	kwantiteit water	0	0	+
	kwaliteit water	0/+	+	+
bodem	bodemkwaliteit	0/+	0/+	0/+
geluid	geluidshinder	-/0	-	-
luchtkwaliteit	luchtverontreiniging	0	0	0
veiligheid	externe veiligheid	-	-	-
	verkeersveiligheid	0	0	0
	sociale veiligheid	+	+	+

BIJLAGE 11 STRAATNAMENKAART

